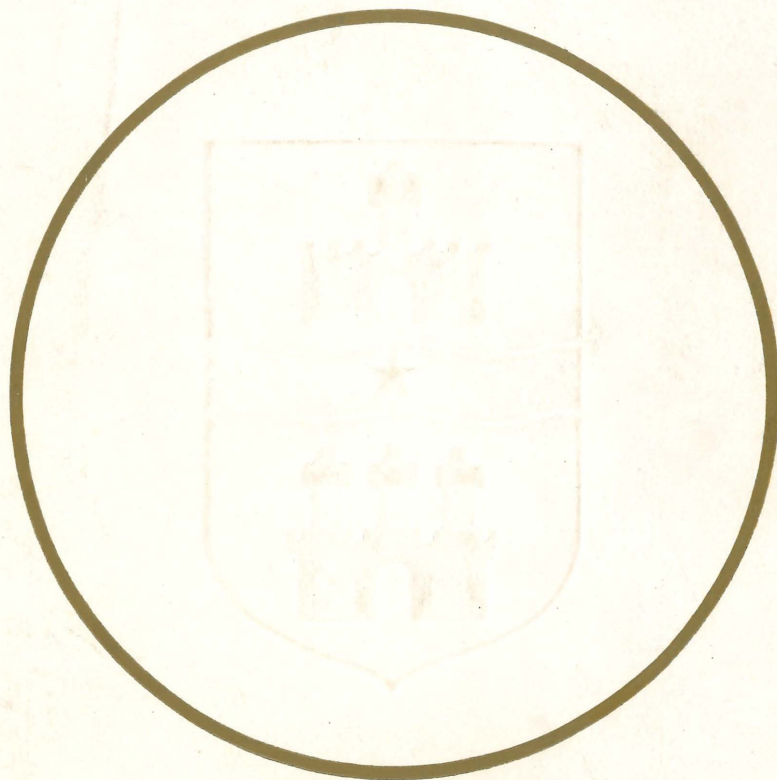


BUDAPEST JÖVŐJE



MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ

Budapest 100 éves évfordulójára készül az ország lakossága. Érdeklődése azonban nemcsak fővárosunk múltja felé fordul, hanem további fejlődését is figyelemmel kíséri. Budapest jövőjének kérdése mindnyájunkat érintő, érdeklő közügy. Hol és miként épüljenek az új lakások? Hogyan fejlődjék a budapesti ipar? Mi a módja annak, hogy a közlekedés meggyorsuljon, a mai zsúfoltság megszűnjék? Hogyan küszöbölhető ki az ismétlődő vízhiány? Mind megannyi megoldásra váró probléma, amelynek érdekében 1970-ben létrejött *Budapest és környéke általános rendezési terve*, s amelyet a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa jóváhagyott.

E terv több évtizedre megszabja a város életének kereteit. Budapest földrajzi helyzetét és települési viszonyainak jellegzetességeit figyelembe véve meghatározza a város lakóterületeinek, ipari területeinek és zöldterületeinek elhelyezkedését és jellegét, a városközpontok és alközpontok rendszerét, a közlekedés és a közműhálózat fő vonalait.

E könyv célja elsősorban, hogy a tervezési folyamat jelenlegi állásáról közérthetően informálja mindazokat, akik Budapest sorsa iránt érdeklődnek, s rámutasson a fejlődés lehetőségeire.

Budapest és Környéke Általános Városrendezési Tervét a Budapest Főváros Tanács V.B. Városrendezési és Építészeti Főosztálya irányításával készítette a Budapesti Városepítési Tervező Vállalat.

Altervező: Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat, 1970.

BUDAPEST
JÖVŐJE



BUDAPEST JÖVŐJE

Szerkesztette :

PREISICH GÁBOR

MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ, BUDAPEST, 1973

Szerzők:

BERCZIK ANDRÁS
GOPCSA ERVIN
GYÖRFFY LAJOS
HALÁCHY LORÁND

POLÓNYI KÁROLY
PREISICH GÁBOR
SZÜCS ISTVÁN

Lektor:

MESTER ÁRPÁD

© Preisich Gábor szerk., Budapest, 1972

ETO: 711.432(439.151)-167
711.5/.8(439.151)-167

Felelős kiadó: Solt Sándor igazgató

Felelős szerkesztő: Pamer Nóra

Előszó

Budapest jövőjének kérdése mindnyájunkat érintő, érdeklő közügy. Hol és miként épüljenek az új lakások? Hogyan fejlődjek a budapesti ipar? Mi a módja annak, hogy a közlekedés meggyorsuljon, mai zsúfoltsága megszűnjék? Hogyan küszöbölhető ki az ismétlődő vízhiány? Miként kell fejleszteni a parkhálózatot és a városkörnyéki üdülőterületeket? Hogyan helyezzük el a közintézményeket? Hogy érhető el a város szépségeinek érvényre juttatása, hiányosságainak kiküszöbölése?

Mind megannyi, nap-nap után felmerülő kérdés, megoldásra váró probléma. Összehangolt megoldásukra tesz javaslatot *Budapest és környéke általános rendezési terve*, amelyet a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa 1971. február 7-i ülésén hagyott jóvá. Nyilvánvaló, hogy egy város terve sose lehet kész. Így a jóváhagyás voltaképpen a tervezés folyamatának csak egy közbülső lépése. Mégis a jóváhagyott terv több évtizedre megszabja a város életének kereteit, meghatározza a város lakóterületeinek, ipari területeinek és zöldterületeinek elhelyezkedését és jellegét, a városközpont és az alközpontok rendszerét, a közlekedési és a közműhálózat fő vonalait.

A terv, a továbbtervezés a megvalósulás folyamán még fejlődik, változik. A tervezők, akár a holdrakéták indítói, számolnak a programmodosítások szükségességével. Ez a várostervezés esetében fokozottabb mértékben szükséges, hiszen a várostervezőknek nem állnak rendelkezésre olyan technikai és anyagi erőforrások, mint az űrkutatás területén dolgozóknak. A tervek megvalósítása sokkal több egymásra ható, matematikai modellekbe nem foglalható tényezőtől függ.

Budapest és környéke általános városrendezési tervét a Fővárosi Tanács V. B. Városrendezési és Építészeti Főosztály irányításával, több szaktervező iroda bevonásával a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat készítette. E terv alapján készült ez a könyv, amelyben a terv készítői maguk számolnak be javaslataikról és arról, hogy megvalósulásuk miként változtatná, fejlesztené fővárosunkat. Az általános rendezési terven kívül más, vele összhangban álló, közérdeklődésre számot tartó városrendezési terveket és elgondolásokat is ismertetnek.

A város terve azonban természetesen nemcsak a hatóságok, a tervet

készítő tervező iroda, az azzal hivatalosan kooperáló egyéb tervező irodák, szakemberek műve. Szerzői annak tulajdonképpen mindazok, akik valaha Budapestért éltek, jövőjéért dolgoztak, vagy arról valamit elgondoltak. E könyv kiadásának célja elsősorban, hogy e végnélküli tervezési folyamat jelenlegi állásáról informáljuk azokat, akik a várost a jelenben és a jövőben munkájukkal, elgondolásaikkal alakítják.

Heincz Mihály

Budapest Főváros Tanácsa V. B.
Városrendezési és Építészeti
Főosztály vezetője

1. Budapest nagyvárossá alakulása és az általános rendezési terv feladata

A 2 millió, környékével együtt 2,4 millió lakosú Budapest, Közép-Európa egyik legjelentősebb városa, más nagyvárosokhoz hasonlóan hosszú történelmi fejlődés során alakult ki. A kiváló természeti

adottságok a történelmi idők kezdete óta vonzó hatást gyakoroltak. Ismeretes, hogy a római kori Aquincum Óbuda helyén állott, a mai Belváros területén a rómaiak katonai erődöt építettek. A közép-

kori Buda Európának egyik legfontosabb városa volt.

A település gyors ütemű fejlődése, nagyvárossá alakulása azonban csak mintegy száz évvel ezelőtt kezdődött. A három városnak,



1. ábra. Az 1800-as évek első felében az egyébként kisvárosi jellegű város pesti oldalán már állt a szép klasszicista házsor

Óbudának, Budának és Pestnek lakossága az 1873. évi egyesítés-kor együttesen a 300 000-et sem érte el. Az egyesítés után a kormányzat nagy energiát fordított az új főváros fejlesztésére. Budapest lett a növekvő ipar, a tőkepiac, a kereskedelem, egyben a kulturális fejlődés központja. Magyarország mezőgazdasági munkaerőfeleslege itt keresett megélhetési

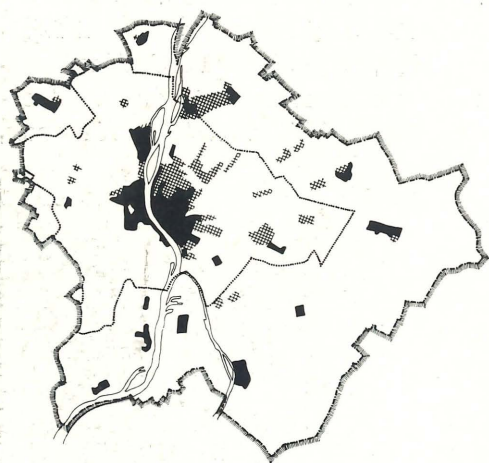
lehetőséget. Számottevő iparimunkásréteg is elsősorban Budapes-ten alakult ki.

Az eredmény a főváros hallatlan ütemű növekedése lett. A századfordulóra a lakosok száma már 733 ezerre emelkedett. Budapest akkor az európai városok közül a nyolcadik helyen állt. A nagy fővárosokon (Londonon, Párizson, Berlinen, Bécsen és Szentpéter-

váron) kívül csak Moszkva és Glasgow előzték meg.

A rohamos növekedés évtize-dei a főváros egész „városszerke-zetét” alapvetően befolyásolták. A Béccsel való versengés elősegítette nagyvonalú, Dunára támasz-kodó gyűrűs, sugaras főútvonal-hálózatának kialakítását. Belső vá-rosrészeinek lakóházai, középüle-tei a Várnegyed középkori ere-

A



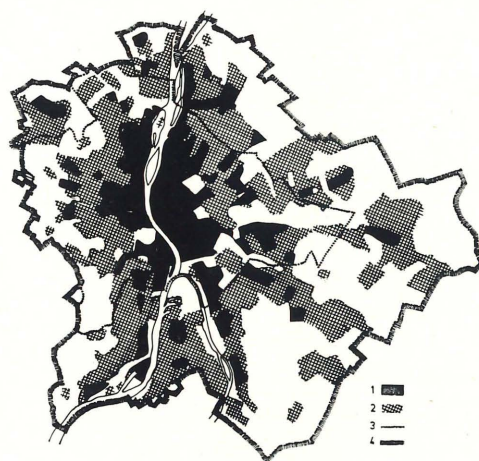
C



B



D



2. ábra. A budapesti beépítettség változása. A 1872; B 1896; C 1930; D 1970

1 tömör beépítés; 2 laza vagy hézagos beépítés; 3 Budapest 1950 előtti határa; 4 Budapest határa



3. ábra. A századforduló Budapestje már nagyváros, a Tabán völgy még apró házakkal beépített

detű utcáinak és a Lipótváros néhány klasszicista jellegű házsorának kivételével, főként a századforduló körüli építészeti irányzatnak, az ún. „eklektikának” stílusjegyeit mutatják. Köztük nem egy magas színvonalú építészeti alkotást találunk. A városmagot körülvevő ipari külvárosok a gyors iparosodás korának jellegzetességeit, alapvető hiányosságait tükrözik.

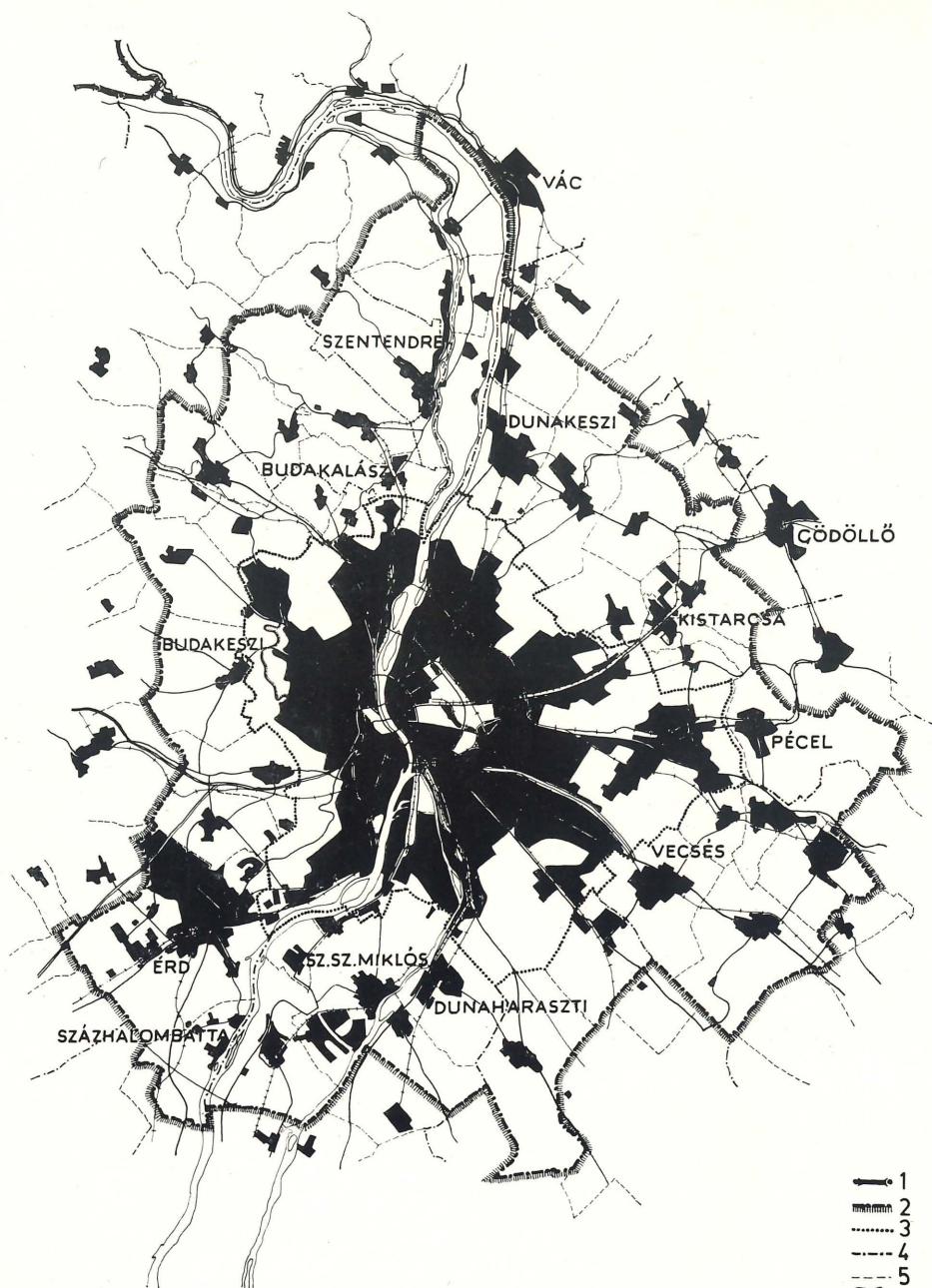
A századforduló után Budapest növekedése valamelyest lassúbbodott. Ugyanakkor gyorsnövekedésnek indultak a peremvárosok és peremközségek, a későbbi peremkerületek. Pesterzsébet lakossága például 1900 és 1941 között ötszörösére, Kispesté négyszerezésére emelkedett. Csepel lakossága ugyanez idő alatt 4500-ról 46 000-re nőtt.

A peremtelepülések az első világháború idején már lényegében Budapesttel egy várost alkotnak, azzal a különbséggel, hogy utcáik nagy része rendezetlen, épületállományuk, ellátási viszonyaik a fővárosénál alacsonyabb fokú. A munkástöbbségű peremtelepülések Budapesthez való csatolását ebben az időben politikai szempontok is akadályozták.

A budapesti agglomeráció kialakulása

A felszabadulás után, 1950-ben végre bekövetkezik az akkor egymillió lakost meghaladó nagyságú Budapest és az 530 ezer lakosú peremtelepülések egy várossá egyesítése.

Ezután — nagy részben az országos decentralizálási politika eredményeképpen — valamelyest lassúbbodik a főváros növekedésének üteme. A vidéki városok lakosságszáma kétszer olyan gyorsan nő, mint Budapesté. Nagyon gyors fejlődésnek indul ugyanakkor Budapest környéke. 1970-ben, amikor a főváros lakosságszáma 1 940 ezerre emelkedik, a Budapestet környező 44 település népessége már 330 ezernél magasabb. Ezek a települések (Szentendre és az egy éve városi jogot nyert Százhalombatta kivételével falvak) igen szoros kölcsönhatásban állnak a fővárossal. Dolgozó lakosságuk több mint felének Budapesten van a munkahelye. Értethető, hogy ellátásukat, kulturális és szórakozási igényüket nagyrészt a fővárosban elégítik ki. Területük megnövekedett, egy-egy útvonal mentén úgyszólván összeérnek. Indokolt már, hogy a fővárossal együtt élő *budapesti agglomerációról* beszéljünk. A nagyvárosi agglomerációk kialakulása, a környéknek az anyavárosnál sokkal gyorsabb fejlődése egyébként világjelenség. E téren fővárosunk nem áll egyedül, a legtöbb európai főváros körül hasonló folyamat játszódott le.

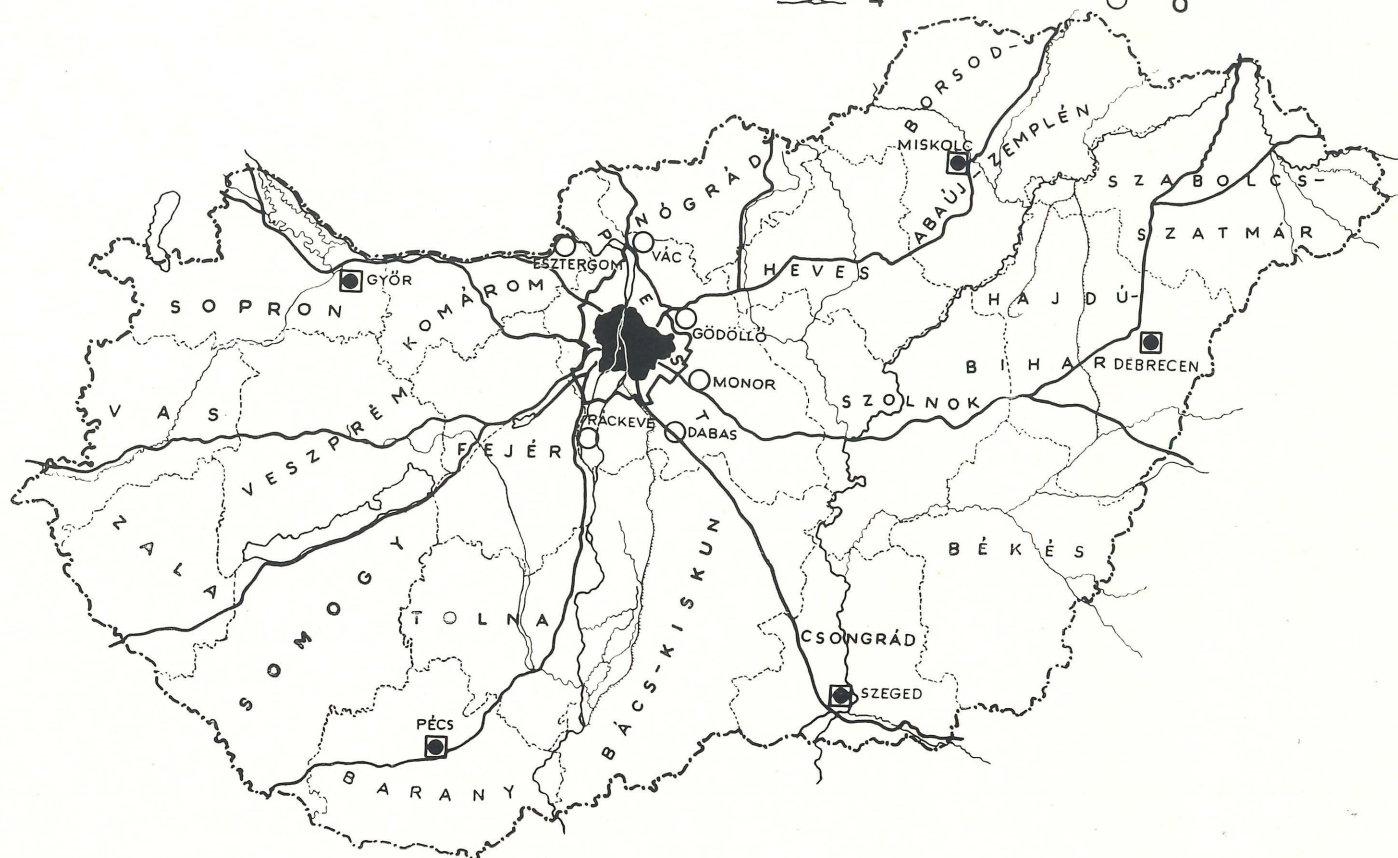
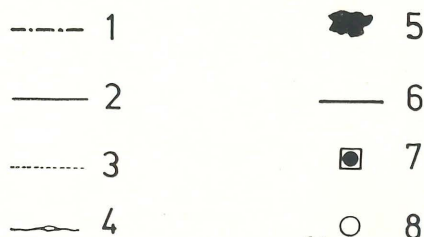


4. ábra. Budapest és környéke: a budapesti agglomeráció

1 országhatár; 2 agglomeráció határa; 3 Budapest határa; 4 járás és járási jogú város határa; 5 településhatár; 6 beépített terület; 7 kettősvágányú vasúti vonal; 8 egyvágányú vasúti vonal; 9 kettősvágányú HÉV vonal; 10 egyvágányú HÉV vonal; 11 keskenynyomközű vasútvonal; 12 autópálya; 13 autótűt; 14 főforgalmi út; 15 forgalmi út

5. ábra. Budapest az országban

1 országhatár; 2 országos főútvonal; 3 álló- és folyóvizek; 4 Budapest közigazgatási határa; 5 a budapesti agglomeráció határa; 6 országos regionális központ; 7 budapesti alrégió központ

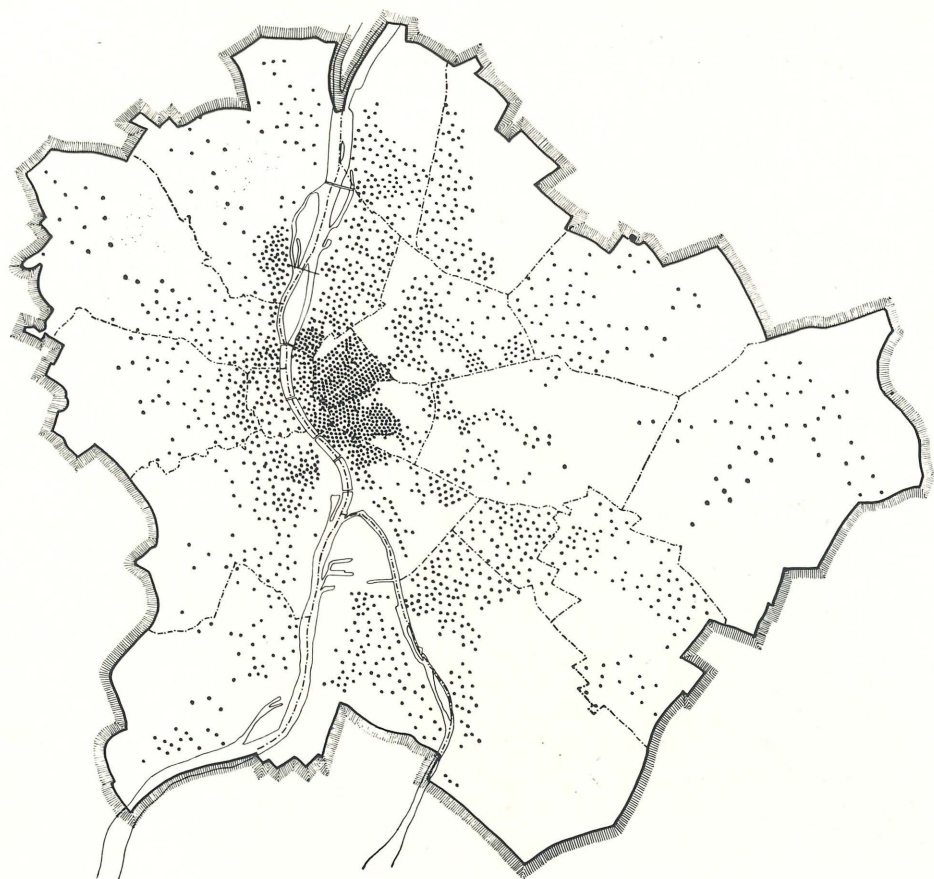


Budapest jellegzetességei

Fővárosunk kialakulásának, fejlődésének történelmi korszaka és üteme értékeiben és hiányosságai-ban egyaránt megmutatkozik. Budapest szép fekvése a síkság és hegyvidék találkozásánál, a Duna enyhe kanyarulatánál eléggé közismert, semhogy e helyen részletes méltatásra szorulna. Téves

azonban az a nézet, hogy a város szépsége egyedül a természet műve. Az alkotó ember felhasználta, kiegészítette a természet értékeit. A Duna-hidak ritmusa, a partok nagyvárosias beépítése, a történelmi városrészek, a nagyszabású középületek, az áttekinthető főútvonal-hálózat egyaránt hozzájárult ahhoz, hogy Budapestet a világ egyik legszebb városaként

tartsák nyilván. Fővárosunk ugyanakkor tükrözi az iparosodás korában kialakult városok ellentmondásait. Legjellegzetesebb ezek közül a nagyvárosiasan beépült belső mag, a rendezetlen külvárosok és a nagy kiterjedésű családiházak területek ellentéte. A pesti város-magban, Budapest összterületének nem egészen $\frac{1}{12}$ részén 700 ezer fő, a nagyváros összlakosságának



6. ábra. A budapesti lakosság területi elhelyezkedése
Egy pont = ezer lakos

több mint egyharmad része lakik. Keskeny utcákra néző, szűk udvaros, függőfolyosós bérházak foglalják el a terület legnagyobb részét.

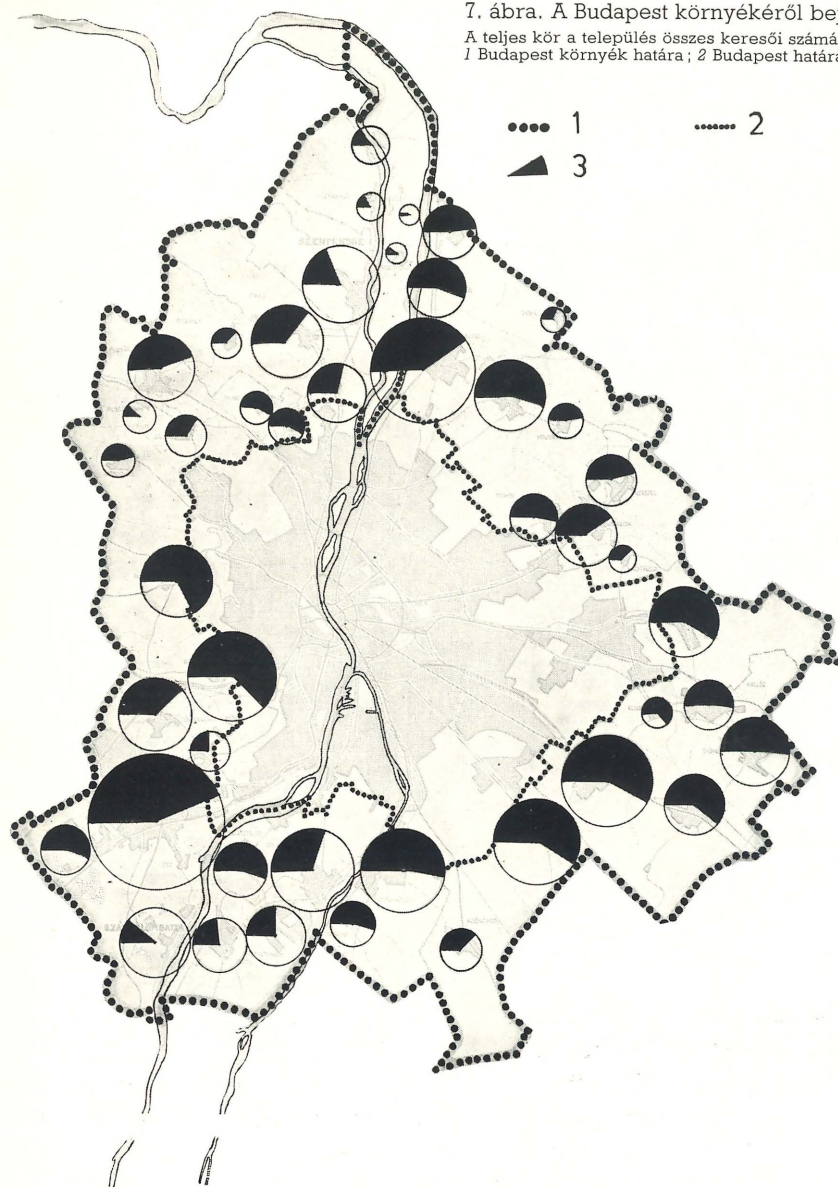
A külvárosi övezetben az ipari üzemek nagy része lakóépületekkel vegyesen helyezkedik el. A felszabadulás óta nagyok az erőfeszítések a peremkerületek elmaradottságainak felszámolására, városiasságuk fokozására, de az ellentmondásokat eddig csak kisebb részben sikerült feloldani. Budapestre a családházak területek óriási kiterjedése is jellemző. A főváros lakosságának fele ma is föld-

szintes házakban lakik. E területek laza beépítettsége a burkolt utakkal való ellátás és közművesítés vonatkozásában jelent súlyos problémákat.

A történelem folyamán kialakult városszerkezet a táji adottságokhoz alkalmazkodik; a Duna mentén az észak-déli, a sík pesti oldalon keleti irányban kiterjedő, Budán a völgyek által meghatározott betelepültség jellemzi. A várost főúthálózatának logikus rendszere áttekinthetővé teszi; ebből a szempontból is szinte egyedülálló az európai metropolisok között.

A város nagy értékeiről, a parkokról, a gyógyfürdőkről, a budai hegyek és a Duna-partok sportolási, üdülési lehetőségeiről, valamint ezek felhasználásában mutatókozó teendőkről, a közlekedési és a közműhálózatról a lakásállomány, a közintézmények értékeiről és hiányosságairól, a további fejezetekben számolunk be. Már itt is meg kell azonban állapítanunk, hogy a város fejlődése elmaradt a gazdasági és társadalmi előrehaladástól. A felszabaduláskor az előző társadalmi rendszertől örökölt rossz lakás- és kommunális

7. ábra. A Budapest környékéről bejáró dolgozók száma és aránya
A teljes kör a település összes keresői számával arányos
1 Budapest környék határa; 2 Budapest határa; 3 Budapestre munkába járók aránya

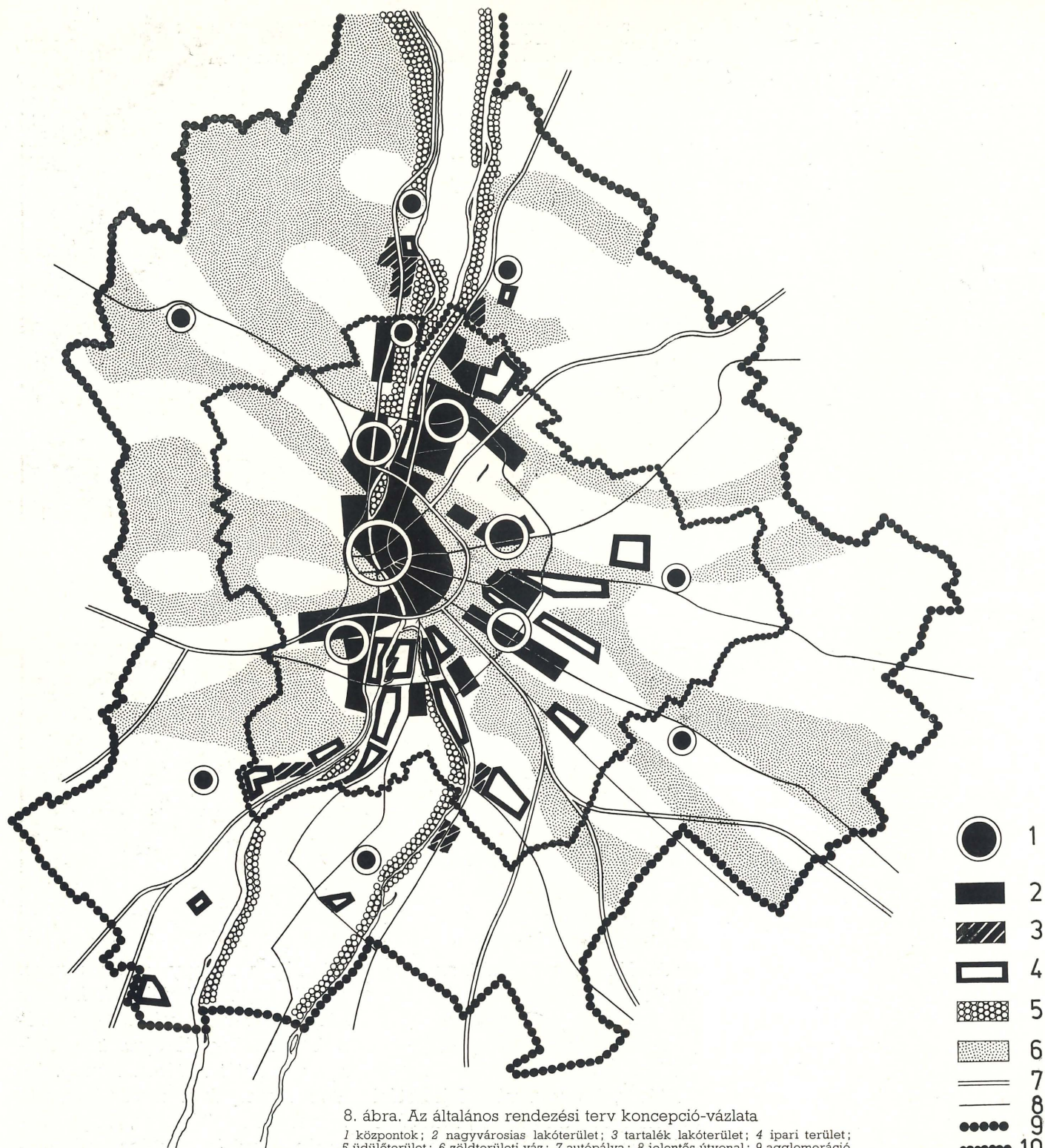


viszonyokat a háborús rombolások még súlyosbították. Az ötvenes évek derekáig igen kevés történt az elmaradások felszámolására, a fokozott igények kielégítésére; az utolsó évek ilyen irányú tevékenysége a szükséges teendőknek csupán a kezdete.

Az általános rendezési terv feladata

Ahhoz, hogy a városfejlesztési tevékenység a lakosság fokozódó igényeivel összhangba kerüljön,

szükség van egy olyan tervre, amely a társadalmi érdekek szem előtt tartásával a város fejlődésének térbelileg és ágazatilag arányos keretét határozza meg. Ez alapul szolgálhat a részletesebb tervek elkészítéséhez, végső soron a beruházások ésszerű elhe-



8. ábra. Az általános rendezési terv koncepció-vázlata

1 központok; 2 nagyvárosias lakóterület; 3 tartalék lakóterület; 4 ipari terület;
5 üdülőterület; 6 zöldterületi váz; 7 autópálya; 8 jelentős útvonal; 9 agglomeráció
határa; 10 Budapest határa

lyezéséhez, időbeli és térbeli összehangolásához. Az *általános városrendezési terv* tehát nem a részletfeladatokat, nem egyes épületek helyét vagy elrendezését tartalmazza; de rögzíti a város területének felhasználását, a lakó-, az ipari, a zöldterületek elhelyezkedését és jellegét, a központok helyét, a közlekedési hálózat főbb vonalait és a közművek hálózatának rendszerét. Nem meghatározott időre, hanem a fejlődésnek távlati állapotára szól. Ez az állapot a fejlődés ütemétől függően rövidebb vagy hosszabb idő alatt is bekövetkezhet.

Budapest és környéke általános városrendezési terve távlatának alapja az az állapot, amikor a város lakosságszáma kb. 2 250 000-re, a városkörnyék lakossága 500 000-re növekszik. Előzetes demográfiai számítások szerint ez a századforduló táján következik be. A körülbelül 30 éves távlat támpontot ad arra vonatkozóan is, hogy a tervben a gazdasági és műszaki fejlődésnek milyen mértékével számolhatunk.

A népgazdaság különböző ágazatai jelentős erőfeszítéseket tesznek a már fennálló és a növekvő igények kielégítésére. Így előfordulhat, hogy a városrendezési tervben alapul vett állapot egyes vonatkozásokban hamarabb következik be. Az is feltételezhető, hogy a lakosság száma az előzetes számításokhoz képest gyorsabban vagy lassabban növekszik. Az ilyen eltérések nem mondanak ellent az általános városrendezési tervnek. Hiszen a város fejlődése állandó, meg nem szakadó folyamat, s a



9. ábra. A Népköztársaság útja az 1870-ben alakult Közmunkatanács nagyszabású létesítménye (Sugárút)

10. ábra. A két világháború között kiépült városrész: a Szent István park és környezete





11. ábra. A Gellérthegyől feltáruuló látvány a mai világvárosnak is legszebb panorámája



12. ábra. A történeti értékű Várnegyed műemléki helyreállítása a fővárost világviszonylatban elismert értékkel gazdagította

rendezési terv lényegében nem más, mint ennek a folyamatnak egy feltételezett állapotára felvett metszete.

Az általános rendezési terv előzményei

Az első „általános szabályozási tervnek” nevezett koncepciót a három város, Buda, Pest és Óbuda

egyesítése után, 1873-ban tartott nemzetközi tervpályázat díjnyertes terveinek felhasználásával 1874–76 között a Fővárosi Közmunkák Tanácsa készítette. A Közmunkatanács Budapest egységes fejlesztése céljából alakított szerv volt, tagjait fele arányban a Főváros, fele arányban a Kormány nevezte ki. Jelentős pénzügyi alappal gazdálkodott. Az általános szabályozási terv határozta meg töb-

bek között Budapest főútvonalhálózatát, a pályaudvarok elhelyezkedését, a Duna-hidak helyét. A terv alapján a Közmunkatanács működésének első évtizedeiben nagyszabású építési akciókat hajtott végre. Köztük az elavult városrészeket átvágó Sugárút (mai Népköztársaság útja) és a Nagykorút európai viszonylatban is kiemelkedő értékűek.

Az 1870-es években készült terv



13. ábra. A Belváros. A budapesti „City” Értékes épületállománya megtartásával korszerűsítése; mindenekelőtt a forgalmi problémák megoldása szükséges

közel száz éven át kisebb-nagyobb módosításokkal alapja maradt a város fejlődésének, bár a szakemberek már a századforduló óta sürgették az új, korszerűbb terv készítését. Erre azonban csak a felszabadulás után került sor. Előzőleg, 1932 és 1940-es évek között Harrer Ferenc irányításával készült egy, az akkori Budapest területére vonatkozó városfejlesztési program, amely a város adottságait feltáró vizsgálatok alapján javaslatot adott a legfontosabb fejlesztési teendőkre. 1950-ben Budapestnek a peremtelepülésekkel való egyesítése, Budapest mai határainak megállapítása után mód nyílt arra, hogy a város egész területére egységes rendezési terv készüljön, sőt a tervnek a város környékére való kiterjesztése is megtörténhessék. Budapest éskörnyékére vonatkozó első általános rendezési tervet a Kormány 1960-ban hagyta jóvá azzal, hogy ezen túl a lakásépítési, az iparfejlesztési, a közintézmény- és közellátásfejlesztési, a közlekedési és közműberuházások tervezésénél és helyük kijelölésénél az általános rendezési tervre kell támaszkodni. A jóváhagyó határozat azt is kimondta, hogy a tervet a harmadik ötéves terv időszakában felül kell vizsgálni, és a felülvizsgálat eredményét tartalmazó módosított tervet ismét a Kormány elé kell terjeszteni.

Az elkészült felülvizsgálat megállapította, hogy a jóváhagyás óta eltelt egy évtized nagyjából igazolta a tervben rögzített irányelvek és területi javaslatok helyességét. Budapest fejlődése, különösen a

14. ábra. A túlsúfolt belső városrészek át-
építése, fellazítása az általános rendezési
terv fontos célkitűzése



15. ábra. A budai villanegyedek magas
lakóértékűek, helyenként túlsúfoltak





16. ábra. A szép társasházak emelik környezetük színvonalát



17. ábra. Az egyenetlenül beépült, rendezetlen külvárosi területeket át kell építeni



18. ábra. A nagy kiterjedésű, családi házas területek között megjelennek a felszabadulás óta épült új nagy épületegyüttesek (Thälmann utcai lakótelep)

lakástelepítés, a közlekedés fejlesztése és közművesítése tíz éven át — kisebb eltérésekkel — az előirányzatnak megfelelt. Megváltoztak azonban bizonyos mértékben a távlati fejlesztési célkitűzések alapját képező kiinduló adatok és lehetőségek. Indokolt volt tehát a terv felülvizsgálata és többirányú összehangolt továbbfejlesztése.

Az átdolgozott tervet a Kormány 1971. II. 16-án hagyta jóvá.

Az ily módon törvényerejűvé vált általános terv alapvető koncepciója lényegében megtartja a történelem során kialakult város-szerkezetet, de megszünteti mai ellentmondásait. A tömör, városias lakóterületet elsősorban észak felé növeli, az ipari területeknek a lakó-

területektől való elválasztására törekszik. Kialakítja a város átszellőzésére alkalmas zöldterületi rendszer vázát. Foglalkozik az üdülőtérületek fejlesztésével, a városközpont tehermentesítésével, és továbbfejleszti a budapesti agglomeráció közlekedési és közműhálózatát.

2. A budapesti agglomeráció népességének növekedése

A várostervezés, ill. városépítés alapvető célkitűzése, hogy az állandóan fejlődő város lakosságának életkerete a mindenkori társadalmi igényeknek és gazdasági viszonyoknak megfelelő színvonalú legyen. A városépítés csak akkor lehet előrelátó, céljában és tartalmában megfelelő, ha a lakosság szükségleteit felméri és a városépítés feladatait, sok más tényező figyelembevételével ezek alapján határozza meg. A szükségletek egyik fontos eleme a városi lakosság számának és struktúrájának távlatban várható alakulása. Ezt a lehetőséghez képest pontosan ki kell munkálni.

Budapest jövőjének tervezésekor, illetve az általános városrendezési terv készítésekor is a munka egyik kiindulópontja a népesedési prognózis volt, hiszen ezen keresztül lehet levezetni, hogy a távlatban milyen nagyságrendű lesz a város, mennyi lakásra lesz szükség, mennyi és milyen jellegű közintézmény építésével kell számolni, a közlekedésre és a közművekre milyen feladatok hárulnak.

A magyar főváros európai viszonylatban azok közé a nagyvárosok közé tartozik, ahol a lakosság

koncentrációja az ország népességéhez viszonyítva aránytalanul nagy. Budapesten jelenleg az ország lakosságának 18,8%-a lakik. A hasonló nagyságrendű európai fővárosok közül csupán kettő van, ahol az ország népességének nagyobb hányada él, mint Budapesten.

Ezek között Bécsben Ausztria lakosságának 23,5%-a él. Bécs lakosságszáma az elmúlt 15 év során lassú ütemben csökkent, és így a népesség-koncentráció mérséklődött. Ezt a csökkenést a fokozatosan emelkedő születési arányszám ellenére jelentkező, évi mintegy 4–5 ezrelékes természetes fogyás okozta. A bécsi lakosság korstruktúrája következtében ugyanis igen magas a halálozási arányszám. Ausztria gazdasági szerkezete következtében más városoknak (Linz, Graz stb.) nagy a vonzó hatása. Bécsbe viszonylag kevesen költöznek fel vidékről, és így a főváros vándorlási nyeresége nem tudta ellensúlyozni a lakosság természetes fogyásából következő csökkenést.

Koppenhága Dánia népességének 20,5%-át tömöríti. A lakosság száma az elmúlt 15 évben — Bécs-

hez hasonlóan — itt is csökkent. A csökkenés okai azonban itt mások. Koppenhágában a születési arányszám európai viszonylatban is magas, és a kiegyensúlyozottabb korstruktúra következtében a halálozási arányszám jóval alacsonyabb, mint Bécsben. Mindezek következtében a főváros természetes népszaporodása pozitív. A népességszám csökkenését a számottevő elköltözési többlet, a lakosságnak a város környékére és vidékre költözése okozza.

A városi lakosság számának és országon belüli részarányának növekedése világjelenség, amit a termelés fejlődése, a társadalmi igények állandó növekedése és sok más tényező indokol. Az előzőekben felhozott két példa azonban azt igazolja, hogy az általános tendencia nem feltétlenül és nem minden esetben érvényesül. Konkrét elemzése különösen akkor szükséges, ha a főváros magas népesség-koncentrációja az ország település-struktúrájában aránytalanságokat okoz. Magyarországon lényegében ez a helyzet, hiszen az ország második legnagyobb városa, Miskolc, a budapesti lakosságszám egytizedét sem éri el.

A másik szélsőséges vélemény, hogy Budapest lakosságszámának és így a budapesti népesség-koncentrációnak gyors ütemben kell növekednie. Ez a vélemény azon alapszik, hogy Budapesten a történelmi fejlődés során az ország legfontosabb ipari bázisa alakult ki. Még ennél is magasabb fokú a szellemi élet budapesti koncentrációja; a tudományos és kutatóintézetek legnagyobb része Budapesten van. Mindezek együttmű-



- 1 település 1–15%-os népességnövekedéssel,
2 település 16–39%-os népességnövekedéssel,
3 település 40–60%-os népességnövekedéssel,
4 település 61–99%-os népességnövekedéssel,
5 település 100% feletti népességnövekedéssel

kódése az ország gazdasági fejlődésének leggyorsabb ütemét eredményezheti.

Az előzőekben vázlatosan kifejtett két szemléletmód mindegyikének megvan a maga létjogosultsága. A következtetések azonban egymásnak ellentmondóak. A budapesti népesedési prognózis készítéséhez ezért meg kellett találni azt a szintézist, amely a budapesti lakosság, de egyben az ország egésze érdekeinek leginkább megfelel és ugyanakkor a prognózisban jelzett fejlődés tényleges bekövetkezése a leginkább valószínűsíthető.

A budapesti lakosságszám növekedése 1960–1970 között

A népesedési prognózisok reális készítése mindig az elmúlt időszak tényleges fejlődésének elemzésén alapszik. Budapest népességének 1960 és 1970 közötti fejlődését a következőkkel lehet jellemezni:

Budapest lakosságszáma az elmúlt 10 év során évi átlagban 14 000 fővel (8 ezrelék) növekedett, ami viszonylag lassú ütemű fejlődést jelent. A népességnövekedés két forrásból táplálkozik: a természetes szaporodásból (vagy fogyásból) és a vándorlási nyereségből, vagyis a Budapestre költözők, illetve az onnan elköltözők számának különbözetéből.

Budapest természetes népszaporodása az elmúlt 10 év során negatív eredményt mutatott, az évi átlagos természetes fogyás 0,1 ezrelék volt, a születések száma éven-

ként 8,1–12 ezrelék közötti arányszámnak felelt meg. Ez igen kevés, hiszen az európai nagyvárosokban a születési arányszám általában 12–18 ezrelék között helyezkedik el. Az alacsony születési arányszám lényegében két okra vezethető vissza. Az 50-es években adminisztratív intézkedésekkel igyekeztek a születések számát növelni úgy, hogy 1953-ban az arányszám 21 ezrelékre növekedett. A rendelkezések feloldását követően – annak visszahatásaként – erőteljesen csökkent a születések száma, és 1962-ben 8,1 ezrelékes mélypontot ért el. Ezután ismét lassan emelkedni kezdett és kialakult a legutóbbi évek 12 ezrelékes, még mindig igen mérsékeltnek tekinthető szintje. Az alacsony szintű születési arányszám másik oka a budapesti lakosság korösszetétele. Az első és második világháború egyik demográfiai következménye, hogy a nyugdíjas korúak részaránya rendkívül magas, és ez a részarány egyre növekszik. Ehhez hozzájárul az egészségügyi körülmények javulása, az átlagéletkor emelkedése. Az 1960. és 1970. év közötti helyzetet e szempontból jól jellemzi, hogy az 1964. ben Budapesten 76 000 5 éven aluli gyermek élt, ugyanakkor az 50–54 éves lakosok száma ennek kétszerese, 154 000 volt, de még a 65–69 évesek száma is lényegesen meghaladta a 76 000-et.

A vizsgált 10 éves időszakban a halálozási arányszám 10,1–12,2 ezrelék között változott. A viszonylag magas halálozási arányszám ugyan csak a lakosság korstruktúrájának következménye. Az átlagos élet-

kor, illetve az elhalálozási valószínűség állandó javulása ellenére, a magas létszámú, idős korcsoportok miatt a tényleges halálozási arányszám emelkedő tendenciát mutat.

Az 1960. és 1970. év közötti népességnövekedés tehát kizárólag a vándorlási nyereség következménye. Évente több mint 14 000 fővel növekedett így Budapest lakosságszáma. E vándorlási nyereség azonban nemcsak növelte Budapest lakosságszámát, de rendkívüli mértékben javította a lakosság korösszetételét, illetve számottevően mérsékelte az előregedési folyamatot. Ennek oka, hogy a Budapestre felköltözők korösszetétele alapvetően eltér a Budapesten élő törzslakosság korstruktúrájától.

Megnevezés	Törzslakosság	Bevándorlók
0–17 éves	16%	21%
18–59 éves férfi		
18–54 éves nő	55%	73%
60 éves és idősebb férfi		
55 éves és idősebb nő	29%	6%
Összesen	100%	100%

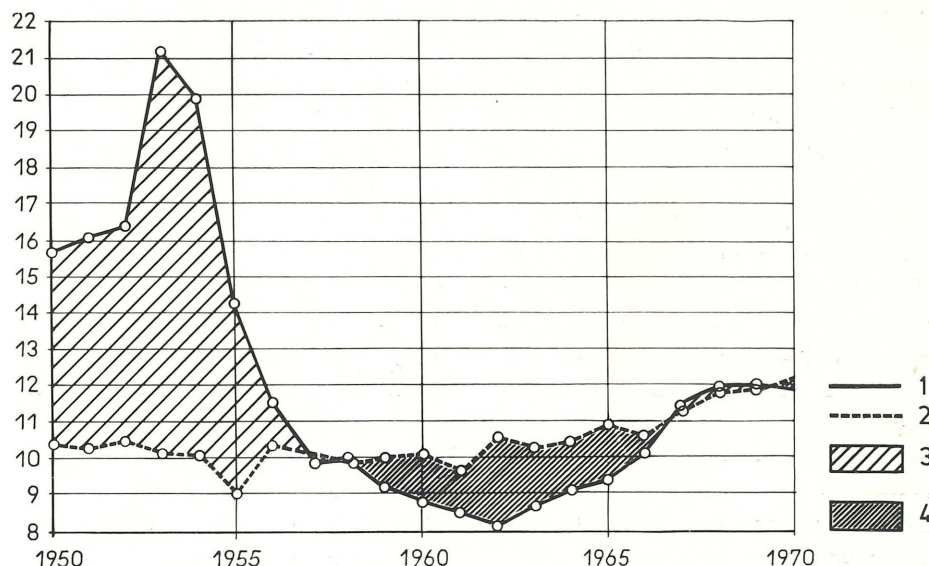
Az a tény, hogy a bevándorlás a lakosság korösszetételét jelentősen javítja, a jövő megítélése szempontjából igen fontos. Köztudomású ugyanis, hogy a budapesti munkaerőhiány krónikusan jelentkezik, ami az ipar, valamint a szolgáltató ágazatok fejlesztését a műszaki fejlesztés és a korszerűsítés ellenére is gátolja. A budapesti munkaerő-szükséglet fedezete szempontjából tehát a bevándorlás az elmúlt 10 év során elengedhetetlen volt.

Mindezek eredményeként Budapest lakosságszáma 1960 és 1970 között 1 804 000-ről 1 940 000-re emelkedett. E számok a népszámláláskor alkalmazott „jelenlevő” népességet mutatják. A napi ingázók, a bejáró tanulók és az egyéb célokkal beutazók száma kb. 200 – 250 ezerre tehető. Így a budapesti közlekedésnek, kereskedelmi, szolgáltató hálózatnak már ma is kb. 2,2 millió ember igényének kielégítéséről kell gondoskodnia.

Népesedési prognózis a születések és halálozások száma alapján

A lakosságszám távlati alakulásának megítéléséhez, az elmúlt időszak elemzése mellett hozzátartozik az is, hogy a ténylegesen jelenlevő budapesti népesség „demográfiai lehetőségeit és perspektíváit” felmérjük. E vizsgálódás laboratóriumi jellegű, a valóságban soha nem realizálódó számítás elvégzését jelenti, ugyanis a vándormozgalom teljes kizárásával, tehát pusztán a születések és halálozások számbavételével kell megbecsülni a lakosság számának és korösszetételének változását. E számítás eredményének mérlegelése alapján lehet azután megítélni, hogy a jövőben a vándorlási nyereség milyen mértéke indokolt ahhoz, hogy a város életképessége, a munkaerő-szükséglet stb. biztosítható legyen.

A budapesti népesezési prognózisok kidolgozása során ilyen számítás, az 1960. évi népszámlálás adataira alapozva 20 éves idő-



20. ábra. A születési és halálozási arányszámok alakulása Budapesten 1950–1970 között
1 a születések száma; 2 a halálozások száma; 3 a természetes szaporodás; 4 a természetes fogyás = ezer

távlatra készült. A kiinduló feltételezés az volt, hogy a születési arányszám lassú mértékben növekszik majd, a halálozási valószínűség pedig változatlan marad.

Az 1. táblázatból látható, hogy Budapest lakosságszáma 1960 és 1980 között a vándormozgalom kikapcsolása esetén 137 000 fővel (8%) csökkenne. E csökkenés azonban a munkaképes korú lakoságnál 12%-os lenne, viszont a nyugdíjasok aránya 18,8%-ról 28,6%-ra emelkedne. A számítás megmutatta azt is, hogy a Budapesten élő nők több mint egyharmada lenne nyugdíjas korú, tehát a korstruktúra alapvetően eltorzulna. Budapest jövőjének megítélésénél tehát a vándorlási nyereség figyelembevétele elengedhetetlen.

A lakosságszám távlati alakulásának prognózisa

Budapest lakosságszámának távlati alakulását — az elmondottakat figyelembe véve — a következő szempontok mérlegelésével lehetett megbecsülni.

Egy nagyváros lakosságszámának növekedése (vagy esetleg csökkenése) sok éven keresztül megnyilvánuló folyamat, amely egyik évről a másikra nem szokott számottevően változni. Ennek oka, hogy az országon belüli vándorlási folyamatok végső soron következmények. Függenek általában a társadalmi-gazdasági viszonyoktól, a követett gazdaságpolitikától, az egyes országrészek viszonylagos fejlettségétől vagy elmaradottságától és ehhez ha-

Korcsoport	1000 fő január 1-i állapot			
	nem	1960	1980	Index 1980 (1960 = 100)
0– 2 éves	férfi	25,8	28,0	108,9
	nő	24,2	25,8	107,0
	együtt	50,0	53,8	107,6
3– 5 éves	férfi	39,7	26,3	66,5
	nő	37,6	24,2	64,5
	együtt	77,3	50,5	65,5
6–13 éves	férfi	103,5	65,7	63,6
	nő	99,7	59,8	60,1
	együtt	203,2	125,5	62,5
14–17 éves	férfi	50,7	30,1	59,2
	nő	50,2	27,6	55,2
	együtt	100,9	57,7	57,1
18–59 éves 18–54 éves	férfi	510,8	478,5	93,7
	nő	523,6	431,1	82,5
	együtt	1034,4	909,6	88,0
60 éves és felette 55 éves és felette	férfi	104,1	155,0	148,2
	nő	234,7	314,1	133,8
	együtt	338,8	469,1	138,5
Lakosság összesen	férfi	834,6	784,1	94,0
	nő	970,0	882,6	91,0
	együtt	1804,6	1666,7	92,3
Nyugdíjas korúak %-a	férfi	12,5	19,8	
	nő	24,2	35,6	
	együtt	18,8	28,6	

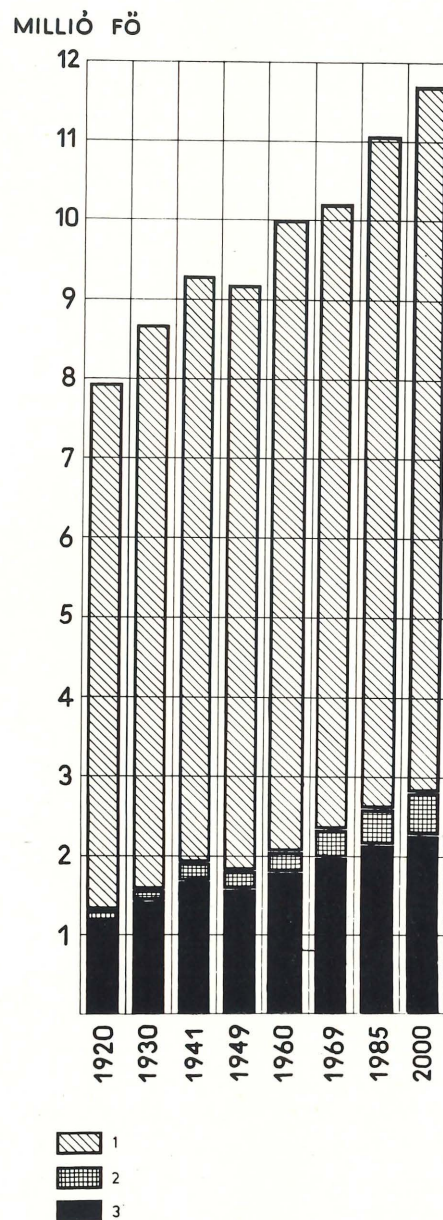
sonló tényezőktől. Amennyiben tehát e tényezőkben lényeges változás nem következik be, úgy a vándorlási folyamatok is többé-kevésbé hasonló jellegűek maradnak.

A Magyarországon követett gazdaságpolitikának lényege (kizárólag e szempontból értékelve), hogy az elmaradott országrészeket egyre erőteljesebben fejleszték, ugyanakkor a történelmileg kialakult ipari koncentráció műszaki fejlesztése következtében a fajlagos munkaerőigény csökkenése a cél. Így az elmaradott or-

szágrészekben egyre inkább megteremtődik a lehetősége annak, hogy az ott lakók helyben találjanak munkalehetőséget és ne kényszerüljenek elvándorolni. Az ipari koncentrációban viszont az új létszámigények csökkentése vagy legalábbis mérséklése bizonyos lehetőséget ad az állandóan növekvő létszámigényű szolgáltató ágazatok (harmadik szektor) fejlesztésére. Mindezek a folyamatok azonban csak nagyobb időtávlatban fékezhetik le a vándorlási folyamatot, és ezért a jelenlegi nagyságrendű átköltözéseket még vi-

21. ábra. A budapesti agglomeráció lakosságszám-alakulása 1920-tól 2000-ig, összevetve az országos népességszám változásával

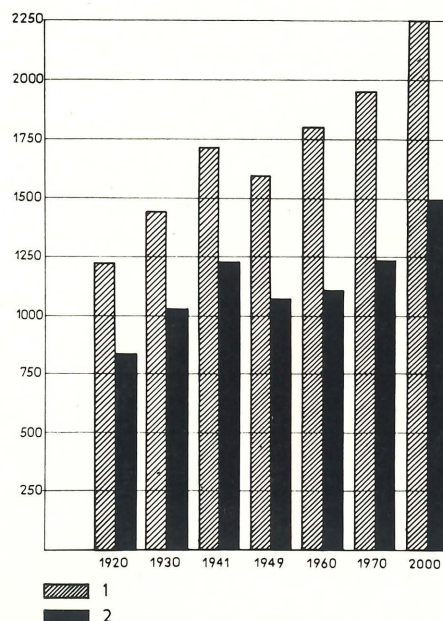
1 Magyarország egyéb települései; 2 Budapest környéke; 3 Budapest



szonylag hosszú időn keresztül számításba kell venni. Budapesten az iparban dolgozók száma az utóbbi években már nem emelkedett, és remélhetőleg nagyobb időtávlatban az ipari létszám csökkenésével lehet számolni. A szolgáltatató ágazatok fokozódó — és az ipar stagnáló — munkaerőigényének kielégítése viszont még mindig komoly nehézségekbe ütközik. A rendkívül nagy mértékű, csaknem 200 000 embert érintő ingázás is csak mérsékelni képes a munkaerőgondot. Budapest elszívó hatása tehát feltehetően csak nagyobb időtávlatban csökken majd. Mindezek ellentétéként a keleti és déli országrészek munkaerőkibocsátó-képessége ma még számottevő, de nagyjából hasonló időtávlatban (ahogy azt Budapesttel kapcsolatban jeleztük) helyszíni foglalkoztatásuk egyre inkább megoldható lesz.

Az országos településhálózat fejlesztési terv az országban, Budapesten kívül öt várost jelöl ki felsőfokú regionális központ szerepkörre. E városok gyorsütemű fejlesztése szükséges. Ez azt jelenti, hogy az elkövetkező néhány évtizedben Budapest ellenpólusként korszerű, vidéki nagyvárosok épülnek ki.

Mindezek figyelembevételével készültek el az általános városrendezési tervet megalapozó budapesti népesség-prognózisok. Ezek kb. 30 éves időtávlatot ölelnek fel. Az első 15 éves szakaszban, tehát 1970 és 1985 között, a budapesti népességszám emelkedés mai tendenciái feltételezhetően még érvényesülnek, és így a lakosságszám



22. ábra.
Budapest munkaképes korú lakossága
1 az összes lakosság = ezer; 2 a munkaképes korú lakosság = ezer

csaknem ugyanolyan ütemben növekszik majd mint az elmúlt 10 évben. Csak a második 15 éves szakaszban várható, hogy az előzőekben kifejtett tendenciák egyre inkább érvényre jutnak, ami a lakosságszám növekedés ütemét jelentősen csökkenti. Becsléseink szerint ebben az időszakban az évi növekedés mértéke a jelenleginek átlagosan mintegy felére, tehát 7000 főre csökken.

Mindezen elgondolásokat számszerűsítve, Budapest lakosságszáma 1985-ben előreláthatóan 2 150 000 fő, 2000-ben pedig 2 250 000 fő lesz.

A számításba vett vándorlási nyereség kedvezően befolyásolja Budapest távlati népességének korstruktúráját. A számítások szerint a munkaképes korúak rész-

aránya nem csökken és így a munkába állítható lakosságszám az össznépességszám növekedésével arányos mértékben emelkedik. A nyugdíjas korúak aránya növekszik ugyan, de távolról sem olyan mértékben, mint ahogy azt a vándormozgalom figyelmen kívül hagyásával készített és a korábbiakban ismertetett előreszámítás adatai tartalmazzák. Az ott kimutatott 28,6%-os részaránnyal szemben mintegy 22–23%-os arányszám várható.

A Budapest környéki települések lakosságának változása

Az eddig elmondottak csupán Budapestre, a közigazgatási határon belül élő népességre vonatkoztak. A budapesti agglomeráció azonban magába foglalja Budapest környékét is, azt a 44 kisebb-nagyobb települést, amely Budapesttel szoros kapcsolatban áll, az ott lakók több mint fele Budapestre jár dolgozni és mindennapi életük Budapesthez kötődik. A Budapest környékét képező települések fejlődése jórészt függvénye Budapestnek, de ugyanakkor sajátos helyzetükből kifolyóan más tendenciákat mutatnak.

Az 1960–1970 közötti időszakban Budapest-környék lakosságszáma évente 7000–8000 fővel, 260 000 főről 338 000 főre emelkedett. E növekedés évi 30 ezrelékes arányszámot jelent, és így ütemében négyszerese a budapesti növekedésnek. Budapest környékének jelenlegi lakossága jelentős mértékben az utóbbi 10–15 évben

felköltözöttekből tevődik ki, és így korstruktúrájuk is sokkal kedvezőbb, mint a budapesti. Emiatt a születési arányszám sokkal magasabb, a halálozási arányszám alacsonyabb. A népességszám növekedésben a természetes szaporodásnak is bizonyos szerepe van, de a túlnyomó többsége természetesen a vándorlási nyereségből adódik.

Feltehető a kérdés, hogy mi az oka Budapest környék sokkal gyorsabb ütemű fejlődésének, hiszen ott elmaradottabbak a településviszonyok, kevés helyen épült ki a közműhálózat stb. A gyors népességnövekedés valószínű oka, hogy a faluból felköltözők e környékbeli településekben megszokott környezetükhöz hasonló tárlálnak. A kertes, családházias életforma módot ad állattartásra, zöldségtermelésre. A gyermekes családokban élő nem dolgozó feleségek ezáltal megkönnyítik a megélhetés gondjait és a gyermekekkel maradhatnak. Így az új életkeret végül is hasonló a régihez, de sok szempontból előnyösebb. Nem lebecsülhető az a tény, hogy a településeken olcsóbban lehet telekhez jutni, mint Budapesten, az előírások kevésbé szigorúak, így olcsóbban és gyorsabban lehet családi házakat építeni. Budapest-környék egyik településében végzett szociológiai vizsgálat kimutatta azt is, hogy még Budapestről is számosan költöznek ki a környékre, főként fiatal, gyermekes családok, mivel ott könnyebben tudnak a maguk számára lakáslehetőséget teremteni. A jelenlegi budapesti lakáshiány tehát ilyen

értelemben közvetlenül is kihat Budapest környékének növekedésére.

Budapest-környék távlati lakosságszámára vonatkozó becslések kidolgozása jóval nehezebb feladat volt, mint a budapesti népesség-prognózis elkészítése, ugyanis a Budapesttel kapcsolatban felhozott valamennyi szempont mellett itt még azt is mérlegelni kellett, hogy a budapesti lakáshelyzet javulása, a lakáshiány felszámolása milyen kihatással lesz a környék fejlődésére.

A jelenlegi elgondolások szerint Budapest-környék népességnövekedésének már az 1970–1985 közötti periódusban is mérséklődnie kell. Ennek oka, hogy a budapesti lakáshiány felszámolása az 1980-as évek elejére várható, és így a budapestről kiköltözők száma előreláthatóan csökken majd. A vidékről való felvándorlás csökkenő tendenciája is feltehetően először Budapest környékén jelentkezik majd, valószínűleg a 70-es évek végén, illetve a 80-as évek első felében. Mindezen megfontolások szerint a népesség-prognózis az első 15 éves periódusra évi 6000 fős lakosságszám-emelkedést vesz figyelembe, ami 18 ezreléknek felel meg. A második 15 éves periódusban, tehát 1985 és 2000 között további csökkenés várható, a lakosságszám növekedés évi 4000–5000 fő lehet (11 ezrelék). Ebben azonban már a természetes népességszaporulatnak jóval nagyobb szerepe lesz, és így a vándorlási nyereség fokozatosan megszűnik.

Hangsúlyozni kell, hogy a népesedési prognózisok mindig csak

számottevő hibahatárokkal vehetők a tervezőmunka alapjául. Különösen vonatkozik ez Budapest környékére, ahol még több bizonytalansági tényezővel kell számolni. E hibahatárok ellensúlyozására általában minden népszámlálást követően új népesség-prognózisokat dolgoznak ki és azok alapján lehet módosítani a távlati elgondolásokat és a szükséghez képest a prognózisra épülő terveket. Az itt közölt távlati adatok az 1960. évi népszámlálásra alapozva készültek és az 1970. évi népszámlálás előzetes adatai alapján kerültek korrigálásra. A végleges — és sokkal részletesebb — adatok birtokában esetleges felülvizsgálatuk szükséges lehet.

A számítások eredményei

Budapest és környéke lakosság-számának távlati alakulására vonatkozó és az országos számításokkal egybehangolt prognózisok fő eredményeit a 2. táblázat szemlélteti.

A népesedési prognózis adatait összefoglaló táblázatból kitűnik, hogy az 1960 és 2000 közötti 40 éves időszak alatt Budapest lakosságszáma egynegyedével emelkedik majd, ugyanakkor azonban Budapest környéke lakosságszáma megkétszereződik. A budapesti agglomeráció egészét illetően a lakosságszám egyharmadával emelkedik.

A budapesti népesség-koncentráció aránya 1970 és 1985 között kissé emelkedik, azt követően viszont inkább csökkenő tendenciát

1970. évi adatok

Megnevezés	1960. I. 1-i állapot	1970.	1985.	2000.	Index (1960 = 100) 2000
		december 31-i állapot			
Országos lakosságszám	9976	10 350	11 030*	11 700*	117
Budapest lakosságszáma	1804	1 953	2 150	2 250	125
Budapest környéke lakosságszáma	260	338	430	500	193
Budapest és környéke lakosságszáma együtt	2064	2 291	2 580	2 750	133
Budapesti népességkoncentráció aránya	18,6	18,8	19,5	19,3	—
Budapesti agglomeráció népességkoncentráció aránya	20,7	22,1	23,4	23,5	—

* A népgazdaság távlati tervezéséhez használt H_1 variáció szerint.

Megjegyzés: A táblázat 1960. évi oszlopa a január 1-én tartott népszámlálás adatait, az 1970. évi oszlop — a népgazdasági távlati tervvel való módszertani megegyezés érdekében — az 1970. január 1-i népszámlálás egy évvel továbbszámított, tehát december 31-i állapotot tükröző adatait tartalmazza.

mutat. A budapesti agglomeráció népesség-koncentrációjának aránya lassú ütemű emelkedést mutat.

Az általános városrendezési tervben — és ugyanakkor ezzel megegyezően a népgazdasági távlati tervezésben is — elfogadott népesedési prognózis az ellentétes kihatású tényezők együttes mérlegelése szintéziseként jött létre. Biztosítja, hogy a budapesti agglomeráció munkaerő-szükségletének elkerülhetetlenül bekövetkező emelkedése többé-kevésbé megfelelő fedezetet találjon, ugyanakkor azonban az agglomeráció fejlődésének ütemét a reálisan lehetséges mértékig csökkentve számol azzal, hogy az ország gazdaságilag visszamaradt területeinek népességekibocsátó képessége fokozatosan csökken, illetve a vidéki városok fejlődése a jelenleginél nagyobb ütemben folytatódik.

A családok számának változása

A budapesti agglomeráció népesedési prognózisának egyik részkérdése, de az általános városrendezési terv készítésének fontos alapja a családegységek várható számának alakulása.

A családegységek számából lehet levezetni Budapest és környékének lakásigényét. Ez tehát az átmenet az általános városrendezési terv konkrét kimunkálásához, amely a továbbiakban a társadalmi lakásigény számbavételén és a ki-elégítés módozatain alapszik.

A családegységek száma azt jelenti, hogy a Budapesten és Budapest környékén élő népesség hány családból, illetve családtörödékből (egyedülálló és részcsalád) áll. A számítások eredményei a következők:

	1000-ben			
	1960	1970	1985	2000
Budapesten	689	748	840	860
Budapest környékén	86	110	156	168

A családegységek számának változása nem követi pontosan a lakosságszám alakulását. Jórészt a már említett előregedési folyamatból következik, hogy 1970 és 1985 között az átlagos családnagyság fokozatosan csökken. Ez a jelenség főként Budapesten nyilvánul meg, ahol ez időszakban igen sok idős, gyermek nélküli családdal, illetve egyedülálló személlyel számolunk.

Budapest környékén, ahol ki-egyenlített korstruktúrájú népesség él, a családegységek számának változása csaknem pontosan követi a lakosságszám emelkedését.

A népesedési prognózisok hatása a városrendezési tervre

A népesedési prognózis az általános városrendezési terv készítésének egyik nélkülözhetetlen előfeltétele. Mindezek ellenére nem tekinthető a terv részének. A népességszám változása részben a természetes népszaporodás, részben pedig a vándorlási nyereség eredménye. Nyilvánvalóan nem lehet előírni, hogy egy városban hány gyermek szülessék, illetve hányan haljanak meg, ugyanígy nem lehet a tervben rögzíteni, hogy hány család költözzék fel a Nyírségből Budapestre. Ezért a számításokkal inkább a várhatóan bekövetkező folyamatokat kell fel-

tárni, illetve megbecsülni. Más oldalról viszont utalni lehet arra, hogy egy bizonyos gazdaságpolitika megvalósulása a népesség területi elhelyezkedése szempontjából milyen következményekkel jár.

Mivel az általános városrendezési tervben sok minden előírás, illetve fejlesztési elgondolás a népességi prognózisok adataira épül, felmerül az az igény, hogy a népességadatokat megfelelő biztonsággal kell a tervezés alapjául elfogadni. Ez gyakorlatban azt jelenti, hogyha valamivel kisebb lesz Budapest vagy környékének lakosság száma az itt közölt elgondolásokhoz képest, ez a városrendezés számára semmilyen problémát nem jelent. A nehézségek akkor jelentkeznek, ha a prognózi-

sok adatai alacsonyabbnak bizonyulnak, tehát a lakosság szám lényegesen gyorsabban nő az előirányzotttnál.

A biztonsági tényezőt elsősorban a budapesti lakosság szám előirányzatának megállapításához alkalmazzuk. Valószínűtlen ugyanis, hogy az elkövetkező 15 évben a lakosság szám gyorsabban növekedjék, mint az elmúlt 10 év átlagában. Elképzelhető azonban, hogy a népesség szám növekedése valamivel alacsonyabb ütemű lesz és ezáltal belső tartalék képződik. Hozzá kell tenni, hogy az általános városrendezési terv nem jelent egy adott időszakban megvalósítandó konkrét feladatot. A terv inkább a fejlődés irányát határozza meg, rámutat az egyes ágazatok (lakás, közművek, közlekedés stb.)

arányos fejlesztésének lehetőségére és szükségszerűségére, és ezáltal teremti meg a lehetőséget annak, hogy a népgazdasági távlati tervezés keretében akár a hosszútávú (15 éves), akár a középtávú tervezéshez (5 éves) a konkrét, megvalósítandó feladatokat helyesen, a város egészének érdekeit figyelembe véve lehessen meghatározni.

Az 1970-ben jóváhagyott általános városrendezési terv legközelebbi felülvizsgálata 1980. és 1985. év közötti időszakban esedékes. Ebben az időben már újnépességi prognózisok lesznek, és így mód nyílik arra, hogy a szükséges változtatások, esetleg az új népességi prognózisok alapulvételével, megfelelő időben keresztülvezethetők legyenek.

3. A lakásépítés feladatai

Budapest jövője tárgyalásakor egyik legfontosabb kérdés, hogy mennyi idő alatt számolható fel a mai, széles körben megnyilvánuló lakáshiány, miként fog bővülni az egyik legfontosabb városalkotó tényező, a lakásállomány, ezzel kapcsolatban hogyan változik a város lakóterületeinek kiterjedése és jellege.

Budapest általános városrendezési terve a lakásállomány fejlesztésére, a lakásépítésre és lakásbontásokra vonatkozó számításokat is tartalmaz, bár ezek nem szerves részei a tervnek. A városrendezési terv a területeket jelöli ki a lakásépítés; főképp a térbelileg koncentrált formában megvalósítandó lakótelepek létesítése céljára, és meghatározza a lakásépítéssel összefüggésben szükséges közművek, közlekedési vonalak szükséges irányát és mértékét. A lakóterületek kijelöléséhez azonban, többek között szükségesek olyan számítások is, hogy a tervezési időtávlatban mennyi és milyen jellegű lakást kell építeni. E számítások tehát inkább tájékoztató jellegűek. A középtávú népgazdasági terv keretében döntik el, hogy a soron következő 5 évben konkrétan

mennyi lakás épül, illetve mennyit bontanak le.

Mennyiségi és minőségi lakásigény

A lakásépítés feladatait a főként módszertani okokból és a célkitűzések pontos meghatározása érdekében két részből összetevődő, ún. mennyiségi és minőségi lakásigény számszerűsítéséből lehet meghatározni.

A mennyiségi lakásigény azt jelenti, hogy egy adott időpontban a városi társadalom elhelyezéséhez hány lakás szükséges. Mai értelmezés szerint minden családegység egy önálló lakásra tarthat igényt. A családegységek jelenlegi számát a statisztikai adatok, a távlatban várható számát pedig az előző fejezetben tárgyalt demográfiai prognózisok tartalmazzák.

A társadalom mennyiségi lakásigényének ily módon való meghatározása meglehetősen elnagyolt, és csak egy adott időszakra vonatkozóan érvényes. Köztudott, hogy egy nagyvárosban mindig vannak olyan családok, főként pedig egyedülálló személyek, akik nem tar-

tanak igényt önálló lakásra. Családok esetében ennek leggyakoribb példája, amikor a fiatal házaspár az egyik fél szüleivel együtt kíván lakni (a statisztikában ezeket nevezik együttélő családnak), az egyedülállók között pedig vannak olyanok, akik különböző okokból nem tartanak igényt önálló lakásra, hanem megfelelő számukra például az albérlet. Mindezek tehát azt jelentik, hogy a társadalmi lakásigény valamivel alacsonyabb a családegységek tényleges számánál. Vannak azonban ellentétes irányban ható tényezők is. A mai lakáshelyzet következtében igen sok családban él olyan felnőtt családtag, aki önálló lakásra tartana igényt és ezt ténylegesen meg is valósítaná, ha lakáshoz tudna jutni. További növelő tényező a második lakás, amely ma még csak igen szűk körben valósult meg, de nagyobb időtávlatban egyre inkább számításba kell venni. A második lakás azt jelenti, hogy az állandó városi lakás mellett a zöldövezetben, főképpen hétvégi tartózkodásra, de a nyári hónapokban kiköltözés céljára, önálló lakás is rendelkezésre álljon. A második lakás mint igény, főként Budapest



23. ábra. A korszerű új lakótelepen az épületek a magasság váltakozásával is alkalmazkodnak a különböző igényekhez; a közintézmények és a fásítás-parkosítás a lakóépületekkel egyidőben készül (Zuglói, Füredi úti lakótelep)

közigazgatási határán kívül jelentkezhet, de a budai hegyvidék erre alkalmas területei is számításba jönnek. Hangsúlyozni kell, hogy a mai szűkös lakásviszonyok mellett e kérdés számbavétele még talán irreálisnak tűnik, de 20–30 éves időtávlatban biztos, hogy széles körben megnyilvánuló társadalmi igény lesz.

Az előzőekben felhozott ténye-

zők inkább azt kívánják bizonyítani, hogy a társadalmi lakásigény számításbavételekor a családegységek számának alapulvétele már ma is elfogadható kiindulási alap, és az elkövetkező évtizedekre szóló számítások is nagyjából ebből indulnak ki.

A minőségi lakásigény társadalmi méretekben való érzékelte-
tése már jóval bonyolultabb fel-

adat. Ez sok elemet foglal magában, közülük itt csak a legfontosabbat lehet kiemelni. Az első ezek között is a lakásnagyság kérdése. A mai elgondolások szerint a távlati tervezéskor (20–30 éves perspektívában) az a nézet alakult ki, hogy budapesti átlagban a személyenként 1 szoba előírányzata reális. A mai viszonyok között, amikor Budapest lakásainak közel

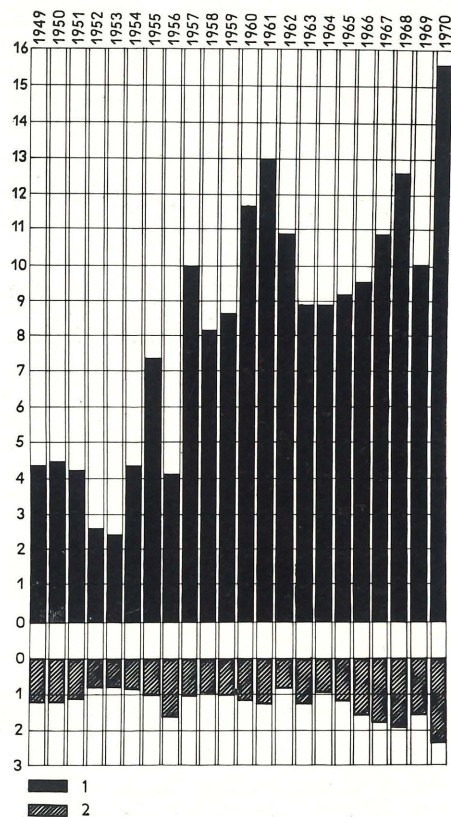
fele egyszobás, igen merész célkitűzésnek tűnik a szobánkénti egy fő átlagos arányszám. Meg kell jegyezni, hogy ezt számos európai nagyvárosban már ténylegesen elérték, sőt ennél jobb arányszámot mutató városok is vannak. A minőségi lakásigény másik fontos tényezője, hogy a lakásban fürdőszoba és korszerű fűtés legyen. A Budapesten végzett település-szociológiai vizsgálatok arra mutattak, hogy ez az igény már ma is szinte minden társadalmi rétegnél megfogalmazódott, különösen a fürdőszobát illetően. A minőségi lakásigényhez tartozik még sok más tényező is (például a lakás átszellőzése, a kellő megvilágítás stb.), ezekkel azonban most részleteiben nem foglalkozhatunk.

A mennyiségi és minőségi lakásigény a gyakorlatban párhuzamosan, együttesen jelentkezik, és kielégítésén is egyidejűleg kell fáradozni. Mégis bizonyos elsőbbséget élvez a mennyiségi igény, tehát az, hogy minden családegységnek önálló lakása legyen, megszűnjenek a társbérletek, a kényszerhelyzetből kialakult rokoni együttélések, az elfogadhatatlanul drága albérletek, a legelemibb igényeket sem kielégítő ágybérletek. E szemlélet öltött testet a lakásellátás fejlesztése tárgyában hozott párt- és kormányhatározatban, amely elsődleges feladatként jelölte meg a mai értelemben vett lakáshiány mielőbbi felszámolását. Mindezeket azonban úgy kell megvalósítani, hogy egyidejűleg jelentős előrehaladás következzen be a minőségi lakásigények kielégítésében, illetve megteremtődjenek

az előfeltétele annak, hogy a mennyiségi igények kielégítését követően a minőségi fejlesztésben gyors előrehaladást lehessen elérni.

A lakásállomány fejlődése 1960 és 1970 között

Mielőtt ismertetnénk a lakásellátás fejlesztésének konkrét célkitűzéseit, szükséges röviden utalni az 1960. és 1970. év közötti fejlődésre. Ebben az időszakban összesen 118 000 lakás épült Budapesten. Ez nemzetközi viszonylat-



24. ábra. A budapesti lakásállomány változása 1950–1970

1 a lakásépítés = ezer; 2 a lakásbontás = ezer

ban csupán mérsékelt ütemű fejlesztést jelent. Ez időben 13 000 lakást bontottak le, ami rendkívül kevés. Ennek azonban hátrányai mellett bizonyos előnyei is voltak. A rendkívül feszült lakáshelyzetet enyhítette ugyanis, hogy a lakásépítés csaknem kizárólag a mennyiségi igények kielégítését szolgálta. 1960-ban, az előzőekben vázolt módon kimutatott elméleti lakáshiány ugyanis 154 000 volt, ez 1970-ig 108 000-re csökkent. A lakásbontások lassú ütemének hátránya volt viszont, hogy a feladatok a most következő időszakokban halmozottan jelentkeznek. Ha abból indulunk ki, hogy egy lakóépület maximális élettartama átlagosan 100 év, akkor ez azt jelenti, hogy az elmúlt években évente 5–6000 lakást kellett volna lebontani. Így a 10 év alatt ténylegesen lebontott lakások száma csupán 2–3 évi feladat elvégzését jelentette.

A mennyiségi lakáshiány számottevő csökkentése ellenére a mai helyzetet is a nyomasztó mértékű lakásprobléma jellemzi. Ennek minél gyorsabb felszámolása a soron következő feladat.

Az építendő és bontandó lakások számának meghatározása

A távlatban építendő lakások számának meghatározásakor három tényezőt kell figyelembe venni. Az első, hogy a kiinduló időpontban meglévő lakáshiány felszámolásáról kell gondoskodni; a második, hogy a tervezési időtávlatban várható lakosságszám emel-

Megnevezés	1960	1970	2000
Családegységek száma	689	748	860
Lakásállomány	535	640	900
Lakásépítés	118	410	
Lakásbontás	13	150	
Lakáshiány (–) Lakástöbblet (+)	– 154	– 108	+ 40

kedés következtében jelentkező lakásigényt ki kell elégíteni; a harmadik, hogy az időközben bontandó lakásokat pótolni kell.

Budapest általános városrendezési terve mindezeket a tényezőket a következőképpen veszi számításba.

A 3. táblázat az 1970 és 2000 közötti fejlődést csupán összevontan mutatja be. Ennek oka, hogy az elkövetkező évek lakásépítése és -bontása pontos mennyiségét az ötéves tervek határozzák meg. A jelenlegi elgondolások szerint a mennyiségi lakáshiány az 1980-as évek elején szűnne meg, és azt követően már a lakásellátás minőségi tényezői kerülnének túlsúlyba.

A táblázatban feltüntetett lakásépítési feladat meghatározásához tehát egyrészt a jelenlegi lakáshiány mennyisége, másrészt a távlatban várható lakosság szám emelkedéséből eredő igénynövekedés szolgált alapul. Ezeknek az előirányzatoknak indokolásával már a korábbiakban foglalkoztunk. Szükséges azonban röviden utalni a lakásbontás mennyiségének indokaira.

Az általános városrendezési terv az 1970 és 2000 évek közötti időszakban várható lakásbontások nagyságrendjét a következőképp tartalmazza:

1890 előtt épült 60 000 állami lakás 70%-a	42 000
1890–1915 között épült 140 000 állami lakás 30%-a	42 000
Koncentrált lakásépítés miatt bontandó további lakások	20 000
Életveszélyes, gazdaságosan fel nem újítható és városrendezési okok miatt bontandó lakás	30 000
Magánlakások egyedi bontása	16 000
Összesen	150 000

Az 1890 előtt épült, tehát a tervezési időtávlatban 100 évet meghaladó életkorú épületeket, a műemlékek és egyéb okokból megtartandó lakóházak kivételével általában lebontják. A műemlékeken kívül nem bontják le azokat az épületegyütteseket (például a Nagykörút menti házakat), ahol általában jó minőségű lakások vannak, amelyek megfelelő korszerűsítéssel még nagyobb időtávlatban is megfelelő lakóértékeket képviselnek. Az 1890–1915 között épült házak közül már csak azokat bont-

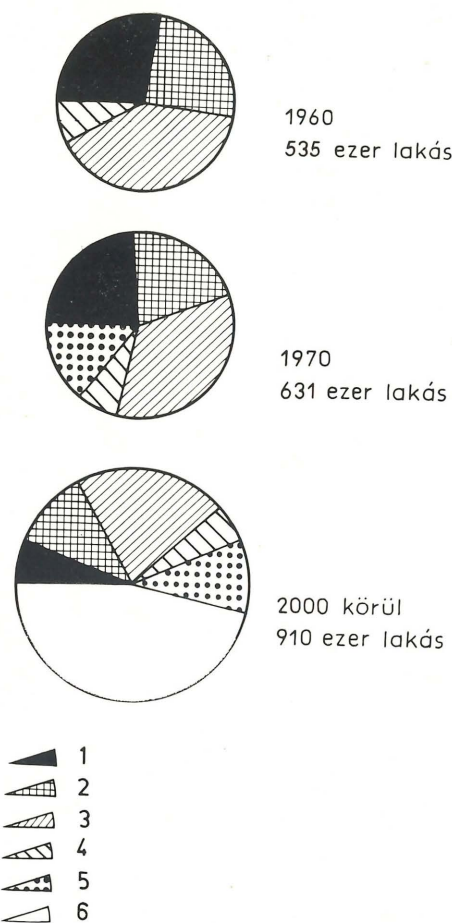
ják le, ahol a csekély lakóérték mellett a korszerűsítés műszaki és gazdasági feltételei nincsenek meg. Ezek hozzávetőleg az e korban épült lakások egyharmadára érvényesek.

Az építési területek helyes kiválasztása esetén a bontandó lakások túlnyomó többsége az előzőekben említett kategóriába esik, tehát amúgy is lebontanák. Elkerülhetetlen azonban, hogy – főként a belső pesti városrészek átépítése során, de gyakorta a peremkerületek rekonstrukciójánál is – ne essék áldozatul olyan épület, mely különben még megtartható lenne, de az új városrészek korszerű kialakítása, illetve beépítése érdekében mégiscsak le kell bontani.

A tényleges tervezési tapasztalatok alapján e lakásmennyiség az új lakásépítés miatt bontandó összesen 100 000 lakásnak mintegy 20%-ára tehető.

Nyilvánvaló, hogy nagyobb időtávlatban az életveszélyes lakásokon túlmenően a gazdaságosan fel nem újítható vagy lakás céljára már alkalmatlan épületeket kivétel nélkül le kell bontani.

A bontandó lakások meghatározását azonban a szűken értelmezett gazdaságossági mérlegelés mellett más, társadalmi és hatékonysági szempontok is befolyásolják. A zsúfolt városrészek keskeny udvarokra néző, rosszul megvilágított lakásai értéktelenné válnak akkor, ha a mennyiségi lakáshiány megszűnik és a lakosság életszínvonala megfelelően emelkedik. Befolyásolja a bontásra szánt épületek számát az is, hogy



25. ábra. A budapesti lakásállomány kor szerinti megoszlása

1 1900 előtt épült lakások; 2 1900–1919 között épült lakások; 3 1920–1944 között épült lakások; 4 1945–1959 között épült lakások; 5 1960–1969 között épült lakások; 6 1969 után épülő lakások

az épületfelújításokhoz viszonylag sok szakmunkás szükséges, és az erre fordítható építőipari lehetőségek korlátozottak. Ahhoz, hogy Budapest régi lakásállományának mai elhanyagolt állapota megszűnjék, a felújítást a viszonylag értékes épületekre kell korlátozni.

Meglehetősen sok a bizonytalan-sági tényezője a magántulajdon-

ban levő lakások egyéni elhatározásából való bontása számbavételének. Jelenleg ilyen módon szinte egyetlen lakást sem bontanak le. Nagyobb időtávlatban azonban várható, hogy az életszínvonal jelentős emelkedésével a családi házak egy (nyilvánvalóan nem túl nagy) részét a tulajdonosok lebontják és helyette új, nagyobb, korszerű lakást építenek.

Mindezen megfontolások alapján Budapesten az elkövetkező 20–30 évben mintegy 150 000 lakás bontásával lehet számolni, és ez a jelenlegi teljes lakásállomány kb. egynegyede. Vannak olyan elgondolások is, amelyek a lakásbontás mennyiségét alacsonynak tartják, és úgy vélik, hogy jóval több lakás bontására lesz szükség. Figyelembe kell azonban azt is venni, hogy az elmúlt 10 év bontási ütemének megtartása esetén csupán 40 000 lakás kerülne megszüntetésre. Az általános városrendezési tervben számításba vett 150 000 lakás a mai megítélés szerint többé-kevésbé reális és a jövő 10–15 év tényleges fejlődése fogja megmutatni, hogy szükséges-e ennek az előirányzatnak módosítása.

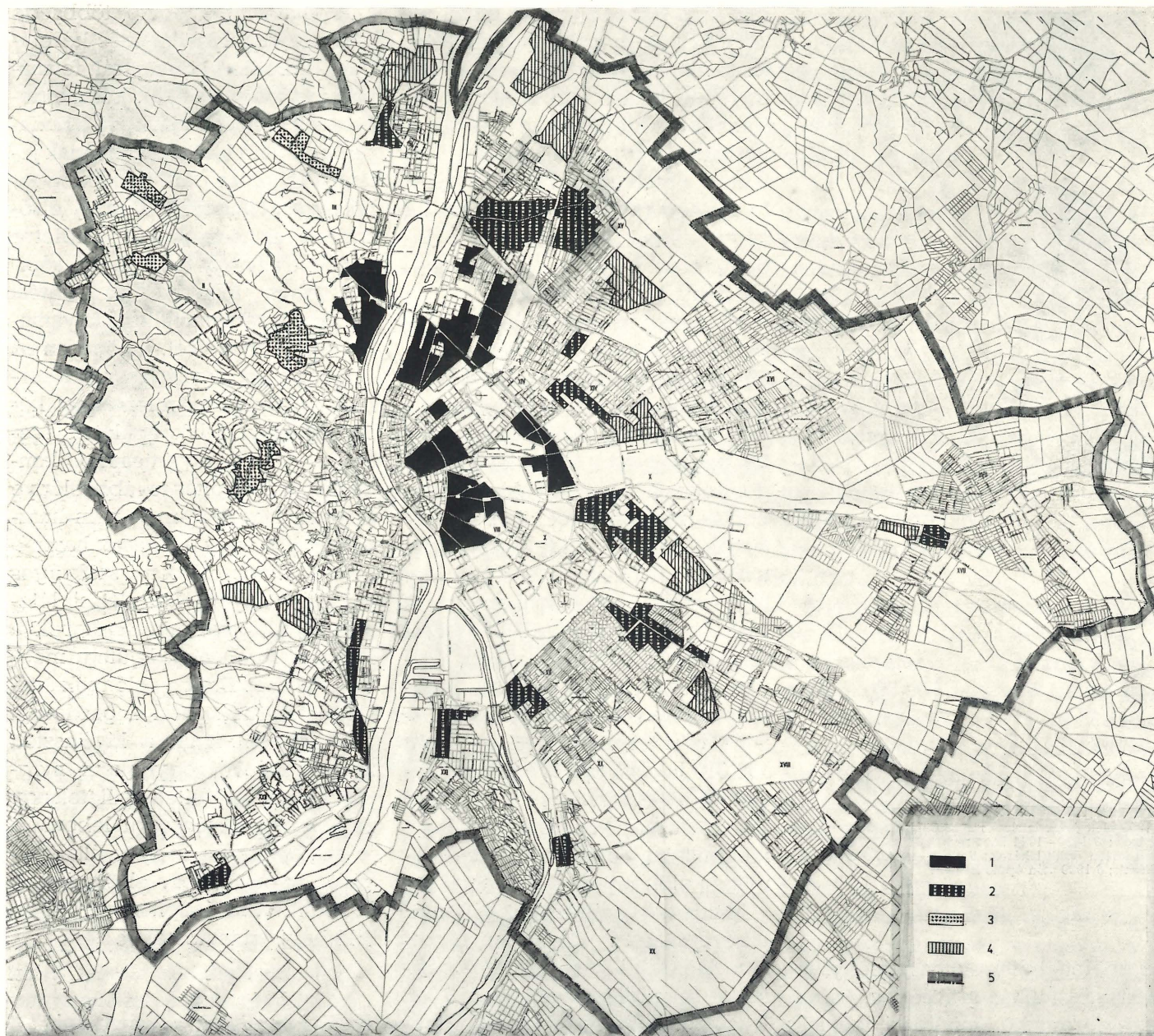
Mindezek eredményeképpen az elkövetkező 20–30 évben összesen 410 000 lakás építését szükséges számításba venni. E 410 000 lakás a következő főbb csoportokból tevődik össze:

Állami lakásépítés térbelileg koncentrált, nagyobb egységekben	294 000
Állami lakásépítés kisebb egységekben vagy egyedi épületekben	16 000
Magánlakás-építés társasházak vagy családlakás formában	100 000
Összesen	410 000

A lakásépítés döntő többsége tehát az állami lakásépítés keretében, térbelileg koncentrált formában fog megvalósulni. Ezt mindekelőtt az indokolja, hogy a Budapesten épülő lakások számának jelentős fokozása csak így módon lehetséges. Nyilvánvaló, hogy első sorban az összefüggő területre koncentrált nagy tömegű lakásépítés teheti lehetővé az építési munka nagyüzemi jellegű folyamatos megszervezését. Különösen ez a helyzet az egységes rendszerben, előregyártott elemekkel készülő házgyári lakóépületek esetében. A nagy együttesekbe koncentrált lakásépítés további előnye (amit mostanában még nem használnak ki), hogy a lakások használatával kapcsolatban szükséges közintézmények, közellátási létesítmények, gyermekjátszóterek a lakásépítéssel egyidejűleg megvalósíthatók. Ezek az előnyök általában felérnek azzal a gazdasági veszteséggel, amit a kiválasztott területen levő, egyébként megtarthatónak minősített épületek egy részének szükségszerű lebontása jelent. Ez az oka, hogy az általános városrendezési terv első sorban a koncentrált lakásépítés céljára jelöl ki építési területeket.

Építési területek a koncentrált lakásépítés számára

A jelenlegi lakáshiány felszámolásához első sorban megfelelő mennyiségű, jelenleg beépítetlen vagy csak csekély mértékű bontást igénylő építési terület szükséges. Az építési területek kijelölé-



26. ábra. Koncentrált lakásépítés céljára javasolt területek

I belső városrészek rekonstrukciója; 2 peremkerületek átépítése; 3 hegyvidéki beépítés; 4 üres és lazán települt területek beépítése; 5 Budapest határa

sekor azonban arra is tekintettel kell lenni, hogy a társadalmi lakásigény igen változatos formában jelentkezik. Az egyes emberek vagy családok, illetve a különböző társadalmi rétegek és demográfiai csoportok más és más lakóhelyi környezetben szeretnek élni. Sokan a nagyvárosi környezetet helyezik előtérbe, ahol a különböző

intézmények a közelben vannak, és ahonnan a város bármely pontja viszonylag gyorsan és egyszerűen elérhető. Mások számára az egészséges környezet, a zöldbeágyazott lakóterületek, villanegyedek és családházak övezetek jelentik a fő vonzóerőt. Ismét mások mindezek átmeneteit, különböző változatait választanák szívesebben.

Mindezekből az következik, hogy a lakásépítés során — már a mennyiségi lakáshiány felszámolásának időszakában is, de főként azt követően — gondoskodni kell arról, hogy minden család megtalálhassa a számára legalkalmasabb lakóhelyi környezetben elhelyezkedő, megfelelő lakást. Az építési területek kijelölésekor tehát a meg-

27. ábra. A kelenföldi új városrész első a házgyári elemekből épülő új lakótelepek között; a városrendezési tervek szerint az Etele út mentén magasházak csoportja és üzletsor, az Etele út és Tétényi út keresztezésében kulturális- és sportközpont létesül



felelő változatosságról is gondoskodni kell (nem kevésbé az új lakótelepek műszaki tervezése során).

A lakásépítés azonban nemcsak a lakásigény szorosan értelmezett kielégítését szolgálja, hanem egyben Budapest városias fejlődésének, városképi megjelenésének és általában a nagyvárosi életkeret megteremtésének legfontosabb eszköze. E szempont megköveteli, hogy a város belső területeinek átépítése, korszerűsítése, illetve a peremkerületek városias központjainak kiépítése a lakásépítés segítségével (és ezzel egyidejűleg természetesen különféle közintézmények, üzletek stb. létesítésével) megfelelő ütemben valósuljon meg.

Mindezen szempontokat Budapest általános városrendezési terve a koncentrált lakásépítési területek kijelölésével a következőképp igyekszik kielégíteni.

Szabad területek beépítése

A térbelileg koncentrált lakásépítésnek mintegy egyharmada, közel 100 000 lakás számára jelöli ki a terv szabad vagy pedig csupán szórványosan beépített építési területeket. E területek általában a város központjától távol, többnyire a közigazgatási határ közelében helyezkednek el, de ide sorolhatók a budai hegyvidéknek beépítésre alkalmas, de eddig csak szórványosan betelepült területei is.

A külső fekvésű, szabad területeken a lakásépítés előnyöket és hátrányokat is rejt magában. Elő-

nyös, hogy a területek igénybevételenek előkészítése általában egyszerűen oldható meg, a korszerű építési technológia (házgyári lakásépítés) a legjobb feltételekkel alkalmazható. Hátrányos viszont, hogy a város beépített területének növelése a város „üzemeltetése” szempontjából előnytelen. E területek igénybevételevel kapcsolatosan ezenkívül általában jelentős közlekedési- és közműberuházási problémák is adódnak. A közlekedéssel és közművel már ellátott vagy viszonylag könnyen ellátható üres területek Budapesten az utolsó tíz évben úgyszólván teljesen beépültek vagy beépítésük folyamatban van. További területek „feltárása” igen nagy költséget igényel, ezenfelül „mélyépítési kapacitások” szempontjából is súlyos nehézségeket jelent. A lakásépítés nagyobb részének ilyen helyekre koncentrációja azt eredményezné, hogy a városnak már meglevő lakóterületén szükséges közlekedési- és közműberuházások maradnának el, vagy hogy az új lakóterület közlekedési kapcsolatai még a lakók beköltözését követő éveken belül sem volnának biztosíthatók. Mindezek következtében az általános városrendezési terv csak a legszükségesebb mértékben jelölt ki ilyen területeket, és ezek igénybevétele főként a következő 5–10 évben, tehát addig az ideig indokolt, amíg a mennyiségi lakáshiány jelentősen nem csökken.

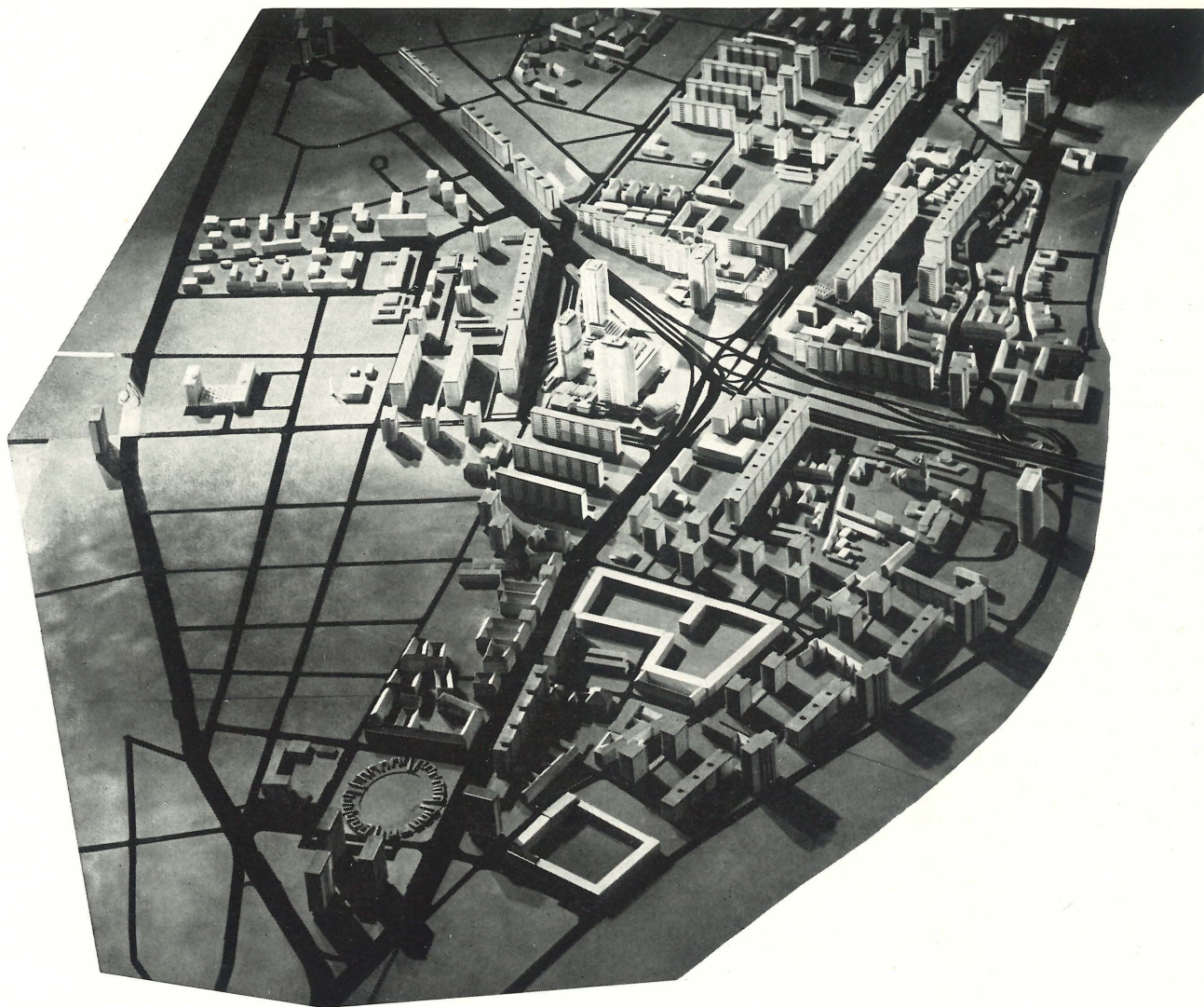
A külső fekvésű szabad területek körül már folyamatban van a *XV. kerületi, Újpalota* néven ismert 14 000 lakásos építkezés.

A tízemeletes házgyári épületek zöme két széles utcát fog közre oly módon, hogy a lakások egyik oldala az utcára, a másik az óvodákat, bölcsődéket, iskolákat magában foglaló parkosítandó területre néz. A két igen széles „utca” központi vonalában üzletek és más kisebb intézmények helyezkednek el, az utcák metszési pontja körül épül az új városnegyed központja. Tudatosan használjuk a „városnegyed” szót a szokásos „lakótelep” helyett, hiszen a mai városépítés egyik célja a „lakótelepre” jellemző egyhangúság elkerülése.

A beépítendő szabad területek között a két legnagyobb: a közel 30 000 lakás elhelyezésére alkalmas *Káposztásmegyer* és a 12 000 lakásos *Békásmegyer*. Mindkettő Budapesttől északra fekszik.

Káposztásmegyer jellegzetessége lesz a lakosság pihenésére, sportolására alkalmas Farkaserdő területének bevonása az új városrészbe. A békásmegyeri lakótelep a tervek szerint a Szentendrei út két oldalára egymástól eltolt két félkaréj formájában települ és közvetlen kapcsolata lesz a Római-part üdülőterületével.

A nagy külső területektől eltérő problémát jelentenek a szórványosan beépült hegyoldalak. Itt nem a távolság és nem annyira az „alapközművek”, mint inkább a területek „belső feltárása”, a lejtős terepen építendő utak, támfalak költsége jelentkezik, mint drágító tényező. Kevésbé áll fenn a lehetőség a házgyári technológia alkalmazására, egyrészt a terep változatossága miatt, de azért is, mert a meglevő növényzet meg-

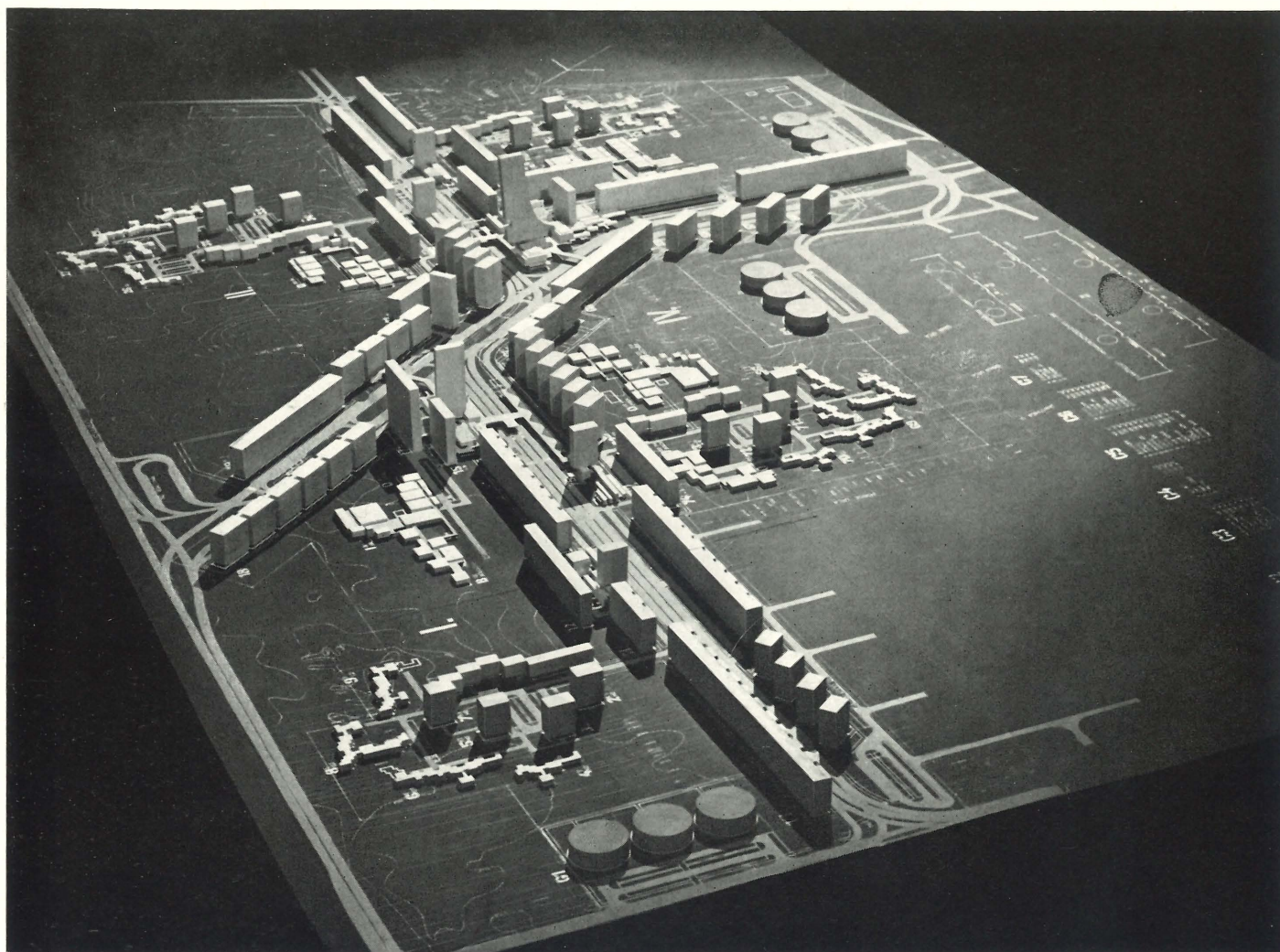


28. ábra. Óbuda rekonstrukciója. A fotón látható lakóépületek nagy része már felépült, de még beépítetlen a Duna-part, még nem alakult ki a városrész központja

óvása, a városkép és a kilátás védelme elengedhetetlen. Ezért a Csatárka- és Törökvész-dűlő vagy a XII. kerületi Tamás utca környékének tervei egymástól távolabb fekvő, változatos tömegű, néhol egymáshoz teraszosan kapcsolódó alacsonyabb házakat mutatnak, és csupán néhol (általában a területek felső részein) jelentkeznek maga-

sabb, „pontszerű” házak csoportjai, hasonlóan ahhoz, amit a II. kerületi Budakeszi út vagy a XII. kerületi Fodor utca mentén láthatunk.

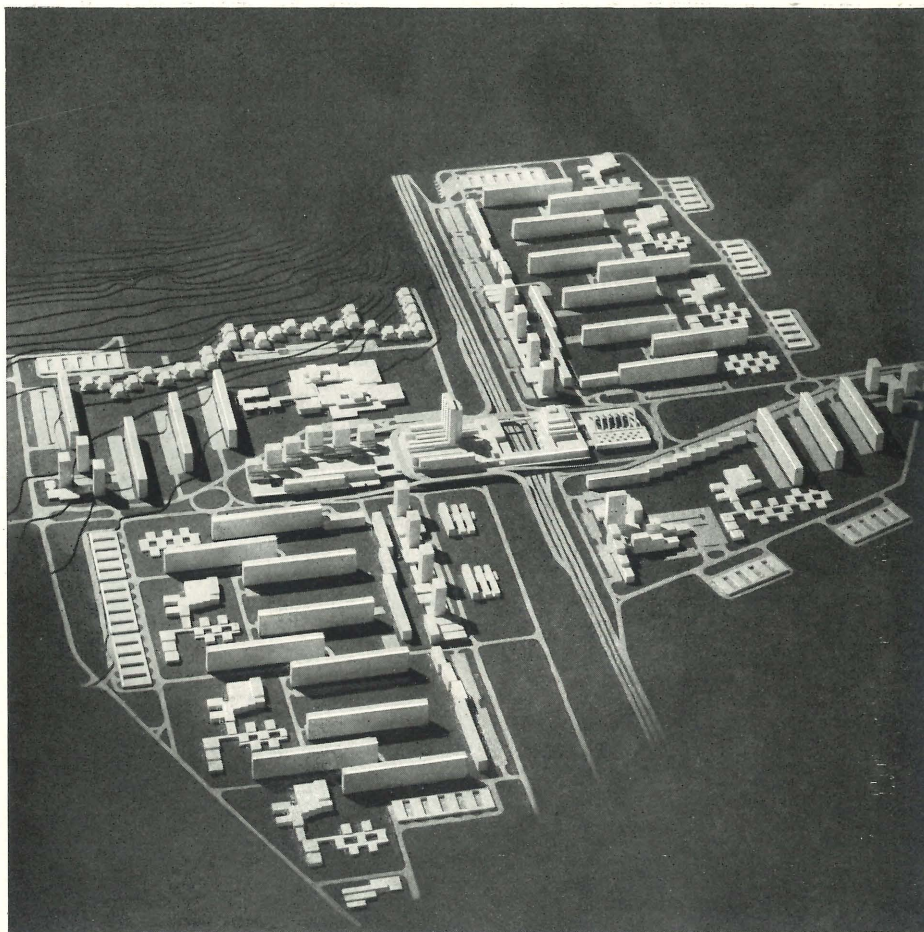
A hegyoldalak beépítése hosszadalmasabb folyamat. Nagyobb ütemű megvalósítására az aránylag drága lakások miatt csak az életszínvonal jelentős emelkedésével lehet számítani.



29. ábra. Az épülő újpalotai lakótelep modellje. A tízsintes nagyvárosias házak két egymást keresztező széles utca mentén épülnek, a lakótelepet körülvevő parkban lesznek az alacsonyabb lakóépületek és gyermekintézmények

A koncentrált lakásépítés másik „véglete” a belső városrészek rekonstrukciója. A városrendezési terv e vonatkozásban mintegy 100 000 lakás felépítésének területét jelöli ki. Itt a lakásépítés problémái egészen más irányban jelentkeznek. A belső pesti városrészek rendkívül sűrűn beépültek, és így az építési területek leggondosabb kiválasztása esetén is nagymértékű bontás szükséges. A városrendezési tervben előírányzott területek összesen 65%-os bontás mellett építhetők be, ami azt jelenti, hogy 65 lakás bontása esetén 100 lakás építésére (és ezzel egyidejűleg megfelelő közintézmények, zöldterületek létesítésére) nyílik lehetőség. A megvalósítás nehézségeit fokozza, hogy a rekonstrukcióra kijelölt területeken sok üzlet, műhely, raktár, sőt kisebb ipari üzem is található, és ezek elhelyezéséről már az építkezés megkezdését megelőzően kell gondoskodni. Előny viszont, hogy alacsonyak a tömegközlekedési és alapközművesítési beruházási költségek. Az úgynevezett járulékos költségek inkább csak a belső területet feltáró út és közműhálózat korszerűsítésében vagy újjáépítésében jelentkeznek. A rekonstrukció eredményeképp a város legértékesebb területei válnak korszerűvé.

A belső városrészek rekonstrukciójával még néhány városépítészeti, egyben társadalmi és gazdasági probléma jelentkezik. Elsősorban a meglévő értékes adottságokhoz való kapcsolat lét-

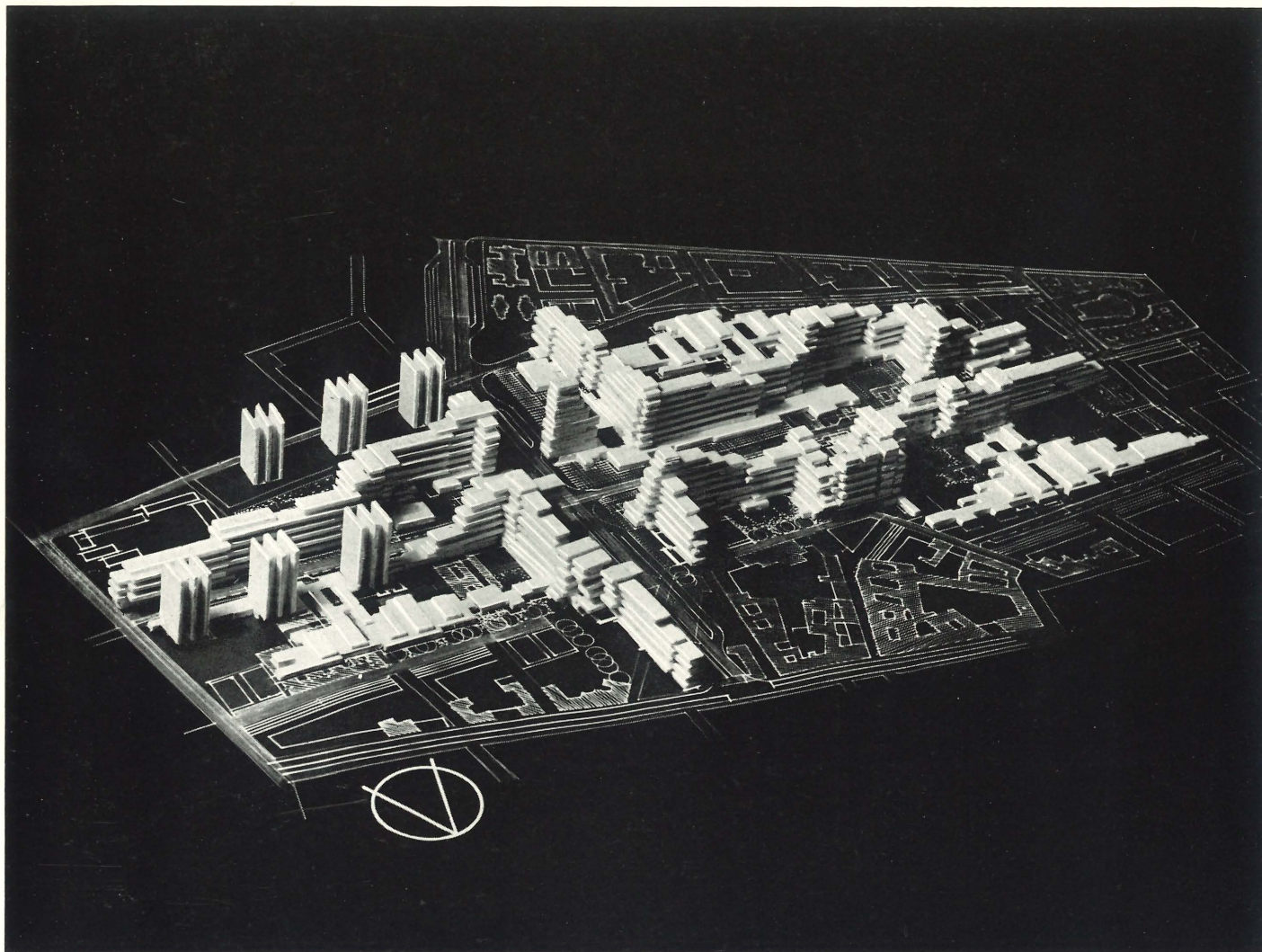


30. ábra. Budától északra épül a békásmegyei lakótelep, központja a Szentendrei út körül létesül; távlatban az utat áthidaló gyalogos felüljárók kapcsolják össze a négy lakókerületet; a modellfénykép a pályadíjnyertes városrendezési terv alapján készült

rehozása jelenti a nehéz, de egyben szép feladatot. Már említettük, hogy egyes, viszonylag értékes épületek bontása az új beépítés egysége és folyamatossága érdekében rendszerint elkerülhetetlen. Ugyanakkor azonban törekedni kell a meglévő beépítés és az új közötti átmenet megfelelő megoldására. Ez társadalmi vonatkozásban megkönnyíti a városrész régi lakói számára az új környezetbe való beilleszkedést, gazda-

ságilag pedig megkímél a felesleges bontásoktól.

A már megvalósult, ill. folyamatban levő ilyen jellegű feladatok közül a legnagyobb jelentőségű Óbuda átépítése, ahol a régi városrész úgyszólván teljes egészében rossz állapotú, bontandó épületekből áll. Itt a műemléki és archeológiai értékű területek beillesztése és a természeti környezet (a Duna és a hegyoldal) érvényesítése jelent nehézséget.



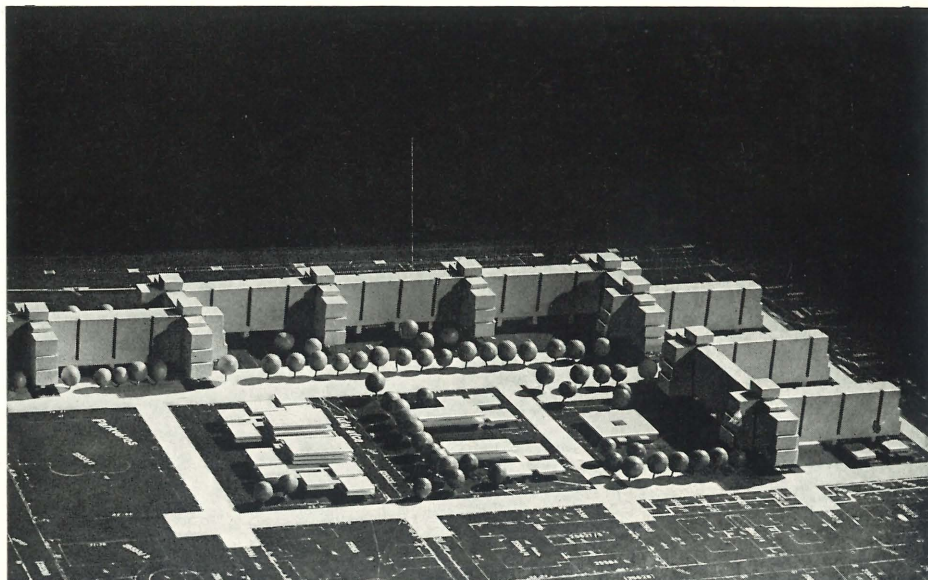
31. ábra. A Józsefváros rekonstrukciója. A Nagykörút, Üllői út és Baross utca közötti elavult városrész belseje teljesen átépül, de megmaradnak a főútvonalak menti értékes házsorok; a háttérben látható három „pontház” már felépült

A Józsefvárosban megkezdődött rekonstrukció tervét az jellemzi, hogy teljes egészükben megmaradnak a főútvonalak (a József körút, az Üllői út, a Baross utca) menti, műszaki és városképi szempontból egyaránt értékes épületek. Ezzel szemben lebontják és teljesen újjáépítik a tömbcsoport belsejét. A Práter utcára, mint belső gyűjtőútra felfűzve csoportosulnak a változatos beépítésű és magasságú 10–16 emeletes épületsávok. A megmaradó épületeket új szárnyak zárják le a tömb belseje felé. A régi és az új épületek csoportjai között lesznek a belső zöldterületek. A beépítés — a bontási arány lehető csökkenésére — sűrűbb, mint a külső területeké. A zöldterületek és a gépkocsiparkoló helyek létesítése csak úgy lehetséges, ha az épületek viszonylag magasak, az óvodák, bölcsődék pedig a lakóépületek földszintjén foglalnak helyet.

A rekonstrukció nehézségei, a bontandó lakások magas aránya az oka, hogy az elkövetkező 5–10 évben is csak lassú ütemben lehet a belső városrészek átépítését folytatni, a későbbi időszakokban viszont ez lesz a városépítés, illetve lakásépítés elsődleges feladata.

Koncentrált lakásépítés a peremkerületekben

A koncentrált állami lakásépítés harmadik fő csoportja a peremkerületek fokozatos átépítése, illetve ennek során a kerületi központok kialakítása. Ebben a formában ugyancsak mintegy 100 000 lakás



32. ábra. Az új-lipótvárosi Duna-part beépítése a Dráva utcáig. A modell a Duna felé nézve mutatja az áttört földszintű épületeket

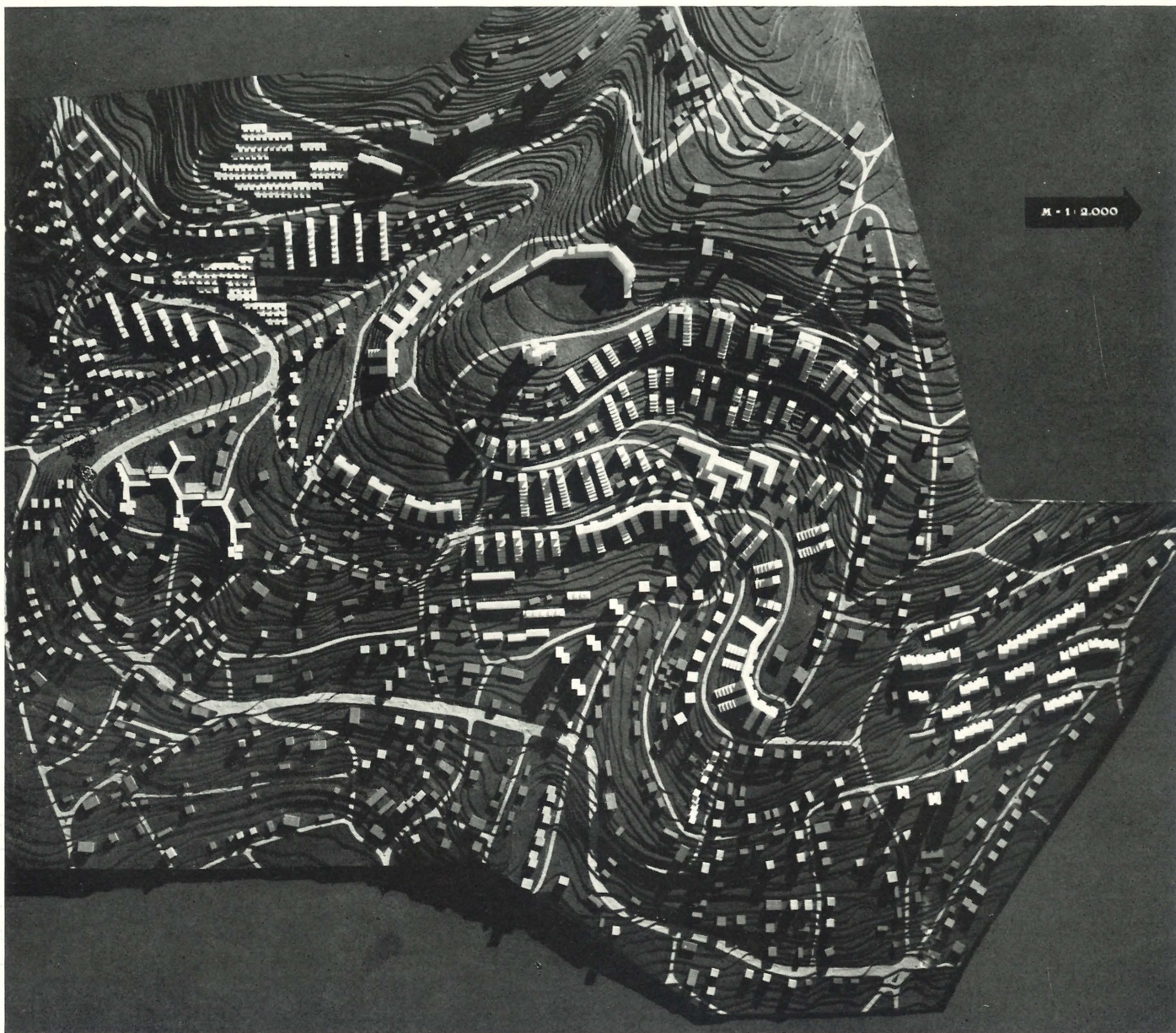
létesülne, átlagosan 35%-os bontással.

A peremkerületek főként családházak, helyenként kisvárosi beépítésű lakóterületein jelenleg mintegy 6–700 000 ember él. Az itt levő lakásállomány igen rossz állapotú, az egyszobás lakások aránya eléri a 60–70%-ot, a lakások komforttényezői szegényesek, az épületek műszaki állaga rendkívül rossz. Így a peremkerületek átépítése a minőségi lakásigények kielégítése szempontjából is rendkívül fontos.

Városrendezési jelentőségét elsősorban az adja meg, hogy ez az egyetlen módja a város központi részei és peremkerületei közötti nagyértékű színvonalkülönbségek felszámolásának. Ezért a tervezők arra törekszenek, hogy kulturált, városias jellegű együtteseket létesítsenek, ugyanakkor létrehozzák

az átmenetet a kialakult jelleg és az új beépítési forma között. Ez általában nem annyira a lakóépületek megtartását, mint inkább a régi úthálózat, fásított terek, fasorok, közintézmények beillesztését jelenti az új beépítésbe. A rekonstrukció a közlekedési és közműkötségek szempontjából legtöbb esetben viszonylag kedvező. Nagyobb nehézséget jelent a telkek egy részének magántulajdona és a számos kisüzem, műhely, amelyeket lehetőleg megszokott környezetük közelében kell elhelyezni.

Legnagyobb szabású feladat a IV. kerület (Újpest) központjának átépítése, ahol 12 000 lakás bontásával 20 000 lakás épül. Az építkezés a közeljövőben kezdődik, de a teljes megvalósítás 10–15 évig tart. Nagyjelentőségű a főváros szempontjából Rákospalota és Kispest központjának átépítése is, ahol



33. ábra. A XII. kerületi Tündér utca és Költő utca közötti terület beépítési javaslata. A különálló társasházakat a kilátás irányában tájolt teraszházak és fogazottan egymásba illeszkedő csoportházak váltják fel az erre alkalmas, még beépítetlen területen

mintegy 10–10 000 lakás létesülne. Emellett azonban csaknem minden peremkerületben jelentős mennyiségű lakásépítésre kerülne sor. Ezek közül *Csepel* és *Pesterzsébet* központja még külön is kiemelhető.

A peremkerületek átépítése már több év óta folyamatban van, és az elkövetkező 10 év lakásépítésének egyik legfontosabb és legnagyobb feladatát jelenti.

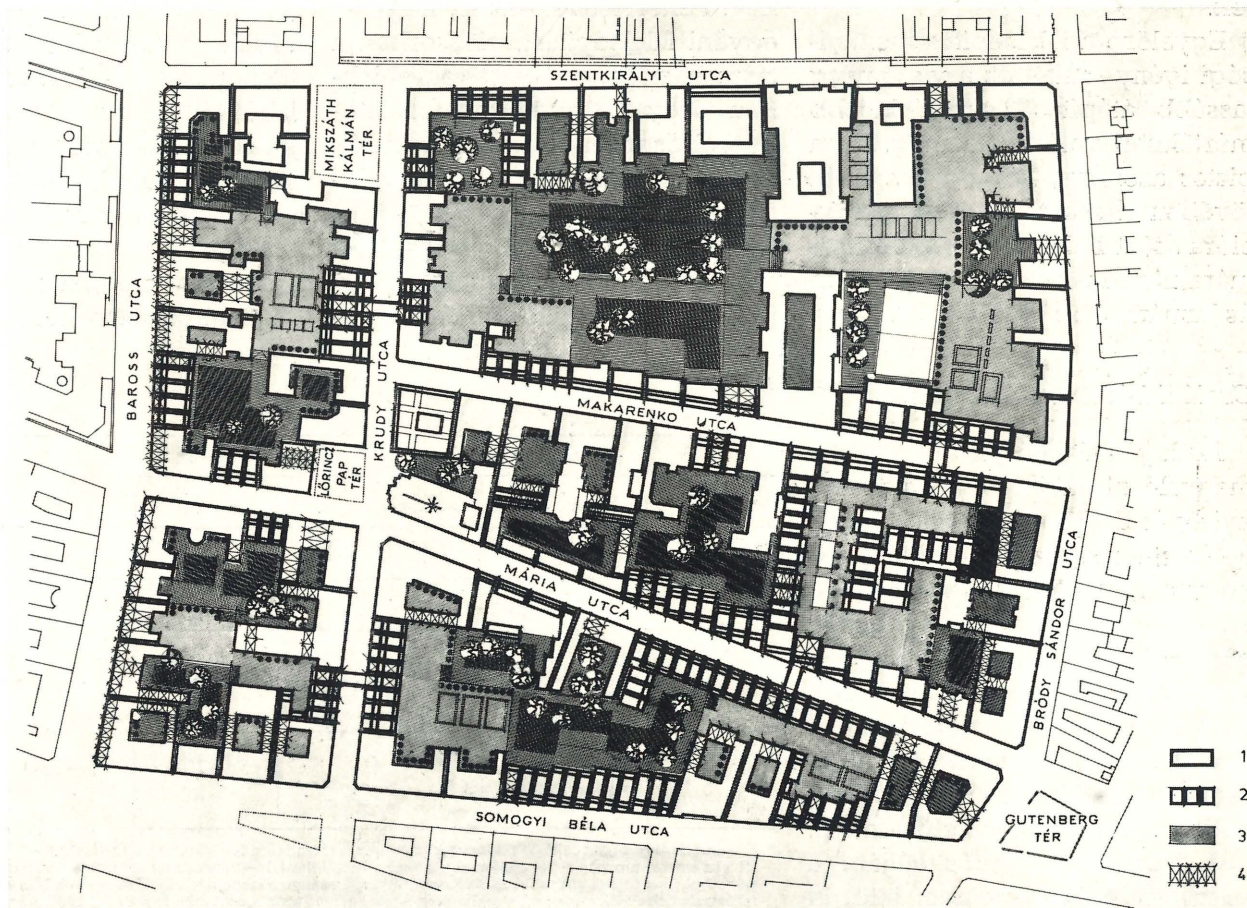
Lakásépítés kisebb egységekben

Az általános terv előirányzata szerint kb. 16 000 állami lakás épülne kisebb egységekben. A viszonylag alacsony szám ellenére a város fejlődése szempontjából jelentős ez az építési mód. Ide tartozik a foghíjszerű vagy a környezetből kirívó, a városképet rontó alacsony vagy silány épületeket tartalmazó telkek beépítése, fő-

ként a főútvonalakon. De ide tartozik a viszonylag sok értékű épületet tartalmazó, de elhanyagolt belső városnegyedek felújítása, kiegészítése, „felélesztése”, szaknyelven „rehabilitációja”, „revitalizációja” is.

Ez alatt a fogalom alatt azt értjük, hogy az egyes tömbök felújítását felhasználjuk arra, hogy bennük az avult épületeket vagy épületrészeket lebontsuk, helyüket úgy

34. ábra. A belső Józsefváros egy részének „rehabilitációs” terve
1 megmaradó épületek; 2 új épületek; 3 megemelt udvarok; 4 áttörések, árkádok



építsük be, hogy az egész tömb levegősebb, világosabb legyen, a tömbbelsőkhöz a zöldterületeket, gyermekjátszótereket, korszerű közintézményeket és gépkocsiparkolókat lehessen létesíteni.

Ennek, a viszonylag nagy bontással járó építési tevékenységnek az a nagy előnye, hogy környezetük rendezésével a megmaradó épületeket is értékesebbé teszi. Társadalmi szempontból pedig, hogy a város lakossága számára a lakóhely folyamatosságát fenntartja. A városfejlesztés lehetőségeinek tisztázására a *Józsefváros* és a *Belváros* néhány tömbjére kiterjedő tanulmánytervek készültek.

Egyelőre a lakásépítés mennyiségi igénye miatt ez a viszonylag lassúbb átépítés csupán kisebb mértékben valósítható meg. Nem biztos azonban, hogy a távolabbi jövőben a ma teljes rekonstrukcióra szánt belső városrészek számára nem lesz-e ez a kedvezőbb és humánusabb építési mód.

Családi házak és társasházak

A magánlakás-építés keretében megvalósuló 100 000 lakás mennyiségét annak a feltételezésével határozta meg az általános terv, hogy a legutolsó 10 év magánlakás-építésének üteme lényegesen nem változik. Feltételezhető, hogy ezen belül az arány a családi háztól a társasház felé tolódik el. Ezt a tendenciát az általános terv alapján most készülő új városrendezési szabályzat is törekszik elősegíteni.

A magánlakás-építés céljára a városrendezési terv nem jelöl ki

összefüggő építési területet. Ennek oka, hogy Budapesten — a többi európai nagyvárosokhoz viszonyítva — indokolatlanul nagy családiházak területek alakultak ki, és ezeken a kommunális viszonyok megjavítása (közművesítés, utak és járdák létesítése stb.) éppen a laza beépítés következtében igen nagy anyagi áldozatokat követel. Természetesen nincs akadálya annak, hogy a meglevő családiházak területeken és egyéb szabadon álló beépítésre szánt övezetekben található üres telkek beépítésével vagy pedig a régi, korszerűtlen épületek lebontása útján új családi házak vagy társasházak létesüljenek. Feltételezhető az is, hogy az egyéni lakásépítést, elsősorban a társasházak egy részét az előbbieken, elsősorban a budai hegyvidék erre a célra kijelölt részein való sítják meg.

Budapest általános városrendezési terve tehát a társadalmi lakásigény mennyiségi és minőségi vo-

natkozását egyaránt számításba véve határozza meg a lakásépítés területeit, városépítési összefüggéseit és igyekszik elősegíteni azt, hogy a lakáshelyzet gyorsan és eredményesen javuljon.

Lakásépítés Budapest környékén

Budapest környékére vonatkozóan a társadalmi lakásigényt és a lakáshelyzet alakulását hasonló módszerekkel mérték fel. A tervezési időtávlatban várható lakásépítés és bontás nagyságrendjét a 4. táblázat adatai tartalmazzák.

A számítások szerint Budapest környékén is az 1980-as évek első felében várható a mennyiségi lakáshiány megszűnése, s ezt követően pedig — főként a második lakás létesítésével kapcsolatban — jelentős mennyiségű „lakástöbblet” alakulna ki.

Budapest környékén a lakásépítés főként családiházak formában valósulna meg, a nagyobb településekben azonban, főként a te-

4. táblázat

Megnevezés	1000-ben		
	1960	1970	2000
Családegységek száma	86	110	168
Lakásigény*	83	106	163
Lakásállomány	73	93	187
Lakásépítés	22 107		
Lakásbontás	0,2 13,4		
Lakáshiány (—) Lakástöbblet (+)	—10	—13	+19

* A rendkívül gyorsan fejlődő Budapestkörnyékén a társadalmi lakásigény mennyiségét — a 2000. évi időtávlattól eltekintve, amikor a népességszám növekedése lelassul — nem lehet azonosnak venni a családjegységek számával, mert igen sok a felköltöző egyedülálló száma, akiknek jelentős része valóban nem igényel önálló lakást. Ezek becsült számával a családjegységek várható száma csökken. Így alakul ki a lakásigény mennyisége.

településcsoport-központokban az állami lakásépítés, illetve a társasházak építkezése során többszintes, városias beépítés is egyre inkább elterjed majd.

A város beépítettségének változása

A nagy mennyiségű lakás építése néhány évtized alatt jelentősen megváltoztatja a beépítettség jellegét, arculatát mind Budapesten, mind Budapest környékén, hiszen az előzetes számítások szerint 2000 körül Budapest lakosságának mintegy fele, a környéki lakosságnak csaknem 60 százaléka 1970 óta épített lakásokban lakik.

Ha Budapestnek mintegy 30 év múlva jelentkező madártávlati képét a maival összevetjük, mindekelőtt az tűnik szemünkbe, hogy eltűntek, átépültek a központi területeket övező alacsony beépítésű, külvárosias negyedek. Az összefüggő, magas beépítésű lakó-

területek kiterjedése megnövekedett. Elsősorban észak felé, a bal parton *Káposztásmegyerig*, a jobb parton *Békásmegyerig* terjed az a széles, nagyvárosias sáv, amelyet csupán helyenként szakítanak meg a közparkok vagy alacsony, kertes lakóterületek. De ilyen jellegű kapcsolatot találunk Budán a *Lágymányostól* csaknem *Budaörsig*, a pesti oldalon kelet felé a *Zuglón* át egészen *Rákosszentmihályig*, dél felé *Pestlőrincig*. Ezenkívül csaknem minden kerületben: *Kőbányán*, *Pesterzsébeten*, *Csepelen* és másutt, nagyobb összefüggő területre terjednek ki az új, városiasan beépített részek. Az épületek között mindenütt belső parkokat, gyermek-játszótereket, sétányokat találunk, amellet nagy területet foglalnak el a fásított gépkocsiparkolók. Az épületek átlagos magassága sok helyütt meghaladja a város régi központjának magasságát, ily módon Budapest morfológiai alkata is változik, léptéke megnövekszik. A budai hegy-

vidék jellegében változást jelentenek a szabadon álló társasházak és néhol a csoportszerűen jelentkező magasházak.

Budapest környékén megszűnik a települések falusias jellege, a kertes családi házak kiterjedése megnövekszik minden irányban, és egy-egy nagyobb településben városiasan beépített központi mag keletkezik. Jelentősen növekszik a nyaralók, hétvégi házak száma is, különösen a Duna két oldalán elterülő üdülő jellegű területeken, és az ezeket környező hegyoldalakban.

Összefoglalva, talán úgy mondhatnók, hogy a nagyarányú lakásépítés és egyben a növekvő életszínvonal eredményeként eltűnnek a mai leromlott, szegényes városnegyedek. Az egész városnak a mainál nem sokkal nagyobb számú lakossága kulturált, egészséges környezetben, elegendő számú és nagyságú, változatos jellegű lakásokban talál majd igényeinek megfelelő otthont.

4. A központok rendszere

A legtöbb európai fővárosban a történelmi fejlődés során kialakult városmag hosszú időn át alkalmas volt a központ szerepének betöltésére; az országos igazgatás és a városigazgatás intézményeinek elhelyezésére, a lakosság magasabb fokú ellátási, kulturális és szórakozási igényeinek kielégítésére. A városközpont beépítettségének jellegével, színvonalával esztétikus élményt is nyújtott, az egész városnak mintegy jelképe, szimbóluma lett; ily módon az idegenforgalomnak is központjává alakult.

Egyes városokban a történelmi városmag és környezete maradt a város központja (pl. Moszkvában, Bécsben), máshol a fejlődés folyamán a központi funkció más városrészekre tevődött át (pl. Rómában, Stockholmban). A városközpont maga többé-kevésbé elkülöníthető részekre, igazgatási, kereskedelmi, szórakozási stb. negyedekre tagolódott (pl. Londonban). Van olyan nagyváros, ahol a központból az intézményigények kiszorították a lakásokat, máshol (Bécsben, Párizsban stb.) az intézmények lakóépületekkel vegyesen helyezkednek el.

A városközpont elhelyezkedésétől, jellegétől függetlenül azonban az utolsó évtizedekben működésükben egyre súlyosbodó nehézségek keletkeztek. Ezek egyik oka, hogy a gazdasági fejlődés, a lakosság életszínvonalának emelkedése és igényeinek fokozódása újabb és újabb intézmények létesítését, a meglevők növekedését követeli meg. A nehézségeket fokozza a városi lakosságszám növekedése; a központ egyre több lakos kiszolgálására kényszerül, de a túltelített, rendszerint magas beépítésű lakóterületekkel körülvett központban újabb intézmények elhelyezésére kevés a lehetőség, ez is csak más, viszonylag nagy értékű épületek bontása árán valósítható meg, ami fokozza a beépítés zsúfoltságát.

A nehézségek másik oka, hogy a városközpontnak a lovaskocsiforgalom idején kialakult utcahálozata nem képes kielégíteni a gépkocsiforgalom rohamosan növekvő igényeit. Az utak zsúfoltak, a parkolóhelyek száma sem elég.

A város területi kiterjedésének nagyobbodásával, a nagyvárosi agglomeráció kialakulásával a lakóhely és a központ közötti távol-

ság növekszik. Forgalmi csőd vagy azt megközelítő állapot keletkezik. Ily módon a nagyvárosi központ egyik legfontosabb funkciója szenved súlyos hiányt; a város különböző részei és a központ közötti szoros kapcsolat hiányzik. A központ minden tekintetben túlszűfoltta válik.

Mindezek az okok hozzájárultak ahhoz, hogy világszerte előtérbe került a városközpont tehermentesítésének nehéz feladata. Ennek lehetőségei: a városközpont korszerűsítése, területének növelése és a városközpontot tehermentesítő helyi központok kifejlesztése.

A főváros mai központrendszer

Budapest jellegzetesen monocentrikus (egyközpontos) város. A központi jellegű igazgatási, kereskedelmi, kulturális, szórakozási, valamint idegenforgalmi intézmények túlnyomórészt a városmagban helyezkednek el. A felszabadulás óta tett erőfeszítések (kerületi áruházak létesítése, intézmények decentralizált telepítése, nagyvárosias lakótelepek létesítése, a közlekedés javítása stb.)

nem voltak elegendők ahhoz, hogy a külső kerületekben városias központok keletkezzenek. A Pest környéki községek közintézmények szempontjából a legtöbb esetben rosszabbul ellátottak, mint a velük azonos lakosságszámú vidéki városok.

Fővárosunk *történelmi városmagja* két részből áll, amelyek a Duna két partján egymással szemben helyezkednek el. A *budai Várnegyed* a középkorban királyi székhely volt, és kormányzati központ jellege egészen a második világháborúig fennmaradt. Budapest 1944. évi ostroma alkalmából ez a terület szenvedte a legsúlyosabb károkat, az épületek helyén úgyszólván csak üszkös romok maradtak. A helyreállítás során szerepe alapvetően megváltozott. Igazgatási jellege megszűnt. A városrendezési terveknek megfelelően mindinkább kulturális, tudományos és idegenforgalmi központtá alakul. A volt királyi palotában a már működőkön kívül további múzeumok, kiállítótermek kapnak helyet. A krisztinavárosi szárnyba az Országos Széchenyi Könyvtár települ.

A várfalak és a Várnegyed történelmi értékű épületei műemléki helyreállítása, az oda nem illő épületek lebontása vagy átépítése a fővárost idegenforgalmi szempontból is jelentős kulturális értékkel gazdagította. A középületeket tudományos intézmények, múzeumok és idegenforgalmi létesítmények céljaira alakították át vagy építik újjá. A régi lakóházak és a foghíjbeépítések egy részébe vendéglátóipari üzemek kerültek. Az

új, nagyobb tömegforgalmat nem igénylő „kulturális profil” megszeremenően megfelel a Várnegyed történelmi jellegének. Így az egész akció e történelmi városrész európai viszonylatban is mintaszerű átépítésének, helyesebben „újraélesztésének”, „revitalizációjának” tekinthető. „Városmag” vonatkozásában azonban szerepe másodlagossá vált.

Más a helyzet a Várnegyednél nagyobb kiterjedésű, városmag-ponti funkciók szempontjából lényegesen többrétű és jelentősebb *pesti Belvárosban*, a mai V. kerületben.

Északi része valójában az ország *igazgatási központja*. Már korábban a Parlament környékén helyezkedett el a minisztériumok egy része. A felszabadulás után a Várnegyedből az igazgatási jellegű intézmények zöme az V. kerületbe költözött. A pénzügyek, a gazdasági és kereskedelmi vállalatok központi irodaházainak legtöbbje is itt helyezkedik el. Az V. kerület északi részének 78 tömbje közül 45 tömb igazgatási intézmény jellegű.

A Belvárosnak középső, a József Attila utcától a Kossuth Lajos utcáig terjedő területe vegyesebb rendeltetésű. Ez a városrész színvonalas üzletutcaival, utazási irodáival, a Duna szállodával, továbbá szállodák építésére alkalmas Duna-partjával joggal nevezhető a Főváros kereskedelmi és idegenforgalmi központjának. A Kossuth Lajos utcától délre levő terület, bár zömében lakóházakkal beépített, az itt elhelyezkedő, ill. ezzel a területtel határos felsőoktatási



35. ábra. Budapest városközpontjának magja az V. kerület, északi része az állami és gazdasági igazgatás központjának tekinthető; 78 tömbje közül 45 tömb igazgatási intézmény jellegű

és művelődési intézmények (Eötvös Loránd Tudomány Egyetem, Közgazdasági Egyetem, Nemzeti Múzeum, Petőfi Irodalmi Múzeum stb.) révén a Főváros kulturális és művelődési központjának tekinthető.

A központi funkciók az egyes főútvonalak mentén túlnyúlnak a szorosan vett Belváros (az V. kerület) területén. A kereskedelmi központ üzletei és áruházai a Rákóczi úton és a Nagykörúton vannak, a kulturális intézmények jelentős része (Opera, színházak, múzeumok) a Népköztársaság útján helyezkedik el.

Az intézményigények és a gépkocsiforgalom növekedése Budapesten elsősorban a pesti városközpontban, ill. annak határán okozott túlszűfolttságot és forgalmi nehézségeket. A forgalmi igényekre jellemző adat, hogy az összesen 195 hektáros, mintegy 2,5 km hosszú és átlagosan 700 m széles V. kerület területén csaknem 60 000 lakos él, az 1600 intézményben viszont közel 100 000-en dolgoznak. Úgynevezett „nappali népessége”, az ügyeiket intézőkkel, vásárlókkal, diákokkal együtt 300 000-re tehető.

A városközpont zsúfoltságát fokozza, hogy számos nem ide való intézmény, üzem, raktár is az V. kerületbe települt. Forgalom szempontjából különösen zavaró a Belvárosban működő, közel 500 raktár (ezekben több milliárd értékű árut tárolnak). A megoldást,

az újjáépítést nehezíti a túlszűfolt beépítés, a viszonylag szűk utcák mellett az épületállomány nagy részének magas értéke.

A városmagon kívül *helyi központ* szerepét betöltő közintézmény – együttes Budapesten ke-

vés található. Jellemük és fejlettségi fokuk nem elég ahhoz, hogy a városközpontot tehermentesítsék. Budán a Krisztinaváros és a Lágymányos központjának városias jellegű beépítése a két világháború között alakult ki. Ezek a te-



36. ábra. A Belváros középső része Budapest kereskedelmi és idegenforgalmi központja; a Váci utca már ma is a gyalogosok zavartalan bevásárlóutcája

rületek is inkább a városközpont nyúlványainak, mintsem önálló helyi központoknak tekinthetők. A nagy ipari kerületek: Kőbánya, Angyalföld, és a volt peremvárosok: Újpest, Kispest, Budafoke stb. a felszabadulásig csupán külvárosi, ill. kisvárosi jelleggel fejlődtek. A felszabadulás után meginduló közintézmény-telepítés és lakásépítés folytán héhány helyen (Pesterzsébeten, Kőbányán, Csepelen stb.) a városiasság fokozódott. Kisebb, központi jellegű együttesek is keletkeztek.

Budapest környékén mindössze a régi tradíciójú Szentendrének és az újabb ipari fejlődés következtében Dunakeszi egy részének van valamelyest városi jellege. A kiterjesztett fejlődés jellegzetes példája a 30 ezer lakosú, de a városiasság minden ismérvét nélkülöző Érd.

A központprobléma megoldásához az általános városrendezési terv megállapítása szerint Budapestben is — más világvárosokhoz hasonlóan — a ma is városközpontnak tekinthető Belvárosnak és közvetlen környékének korszerűsítése, területének kiterjesztése és decentralizált központrendszer létrehozása, Budapest monocentrikus városszerkezetének policentrikussá fejlesztése szükséges.

Teendők a budapesti városmagban

A Belváros korszerűsítésére vonatkozó lehetőségeket és korlátokat az 1968-ban készült részletes városrendezési terv tárta fel. Főbb megállapításai a következőkben foglalhatók össze.

Közlekedési vonatkozásban a Duna mentén hosszan elnyúló, viszonylag keskeny V. kerület elhelyezkedése kedvezőnek mondható. A Belvárost határoló Kiskörút, Szent István körút és a Dunaparti út, valamint a városrészt keresztező, területét funkcionálisan is tagoló József Attila utca — Lánchíd és a Kossuth Lajos utca — Erzsébet-híd vonala az általános városrendezési terv főútvonalhálózatának része. Teljesítőképességük növeléséhez a fontosabb útkeresztezésekben gyalogos aluljárók, egyes helyeken (pl. a Lánchídfőnél, a Marx téren, a Calvin téren) többszintes közúti csomópontok létesítése szükséges. Különösen nehéz — még véglegesen el nem döntött — kérdés a Dunaparti út olyan kialakítása, amely folyamatos észak-déli forgalmat tesz lehetővé, egyben a Belváros-hoz szükséges becsatlakozásokat forgalomtechnikailag megoldja, a városképet nem zavarja és a Duna áradásaitól is védett. A Belvárosban áthaladó forgalmi úthálózat a jövőben érdekes új elemmel egészül ki. A budai Csalogány utca tengelyében tervezett közúti alagút a Báthory utca vonalában bukkan a felszínre, közvetlen összeköttetésben a Belváros igazgatási negyedével. Az ismertett főforgalmi hálózati vonalakat a tervek szerint az V. kerületen végighaladó, észak-déli irányú gyűjtőt — az eddigi tervek szerint egyirányú útpár — egészíti ki. A Petőfi Sándor utca—Egyetem utca vonalában a Felszabadulás tér alatt közúti aluljárót terveznek. A gyűjtőt legfontosabb szerepe

a zavartalan belvárosi autóbussz-közlekedés biztosítása.

A városmagban a gépkocsiforgalom jelentős növekedésével kell számolni. A rendezési terv több helyen emeletes és térszín alatti parkológarázsok létesítését javasolja. A Martinelli tér mellett az első már épül. További parkológarázsok létesülhetnek az Aranykéz utcában, a Bécsi út és Engels tér kereszteződésénél és más helyeken. Az Engels tér és Bajcsy-Zsilinszky út közötti parkolóhelyet térszín alatti garázzsal kell bővíteni. Mindez nem oldja meg a növekvő gépkocsiforgalom parkolási gondjait, ha más módszerekkel nem segítünk. Parkolóórák beállításával például korlátozni lehet a parkolás idejét. Alapvető megoldást azonban csak a tömegközlekedés olyan mértékű fejlesztése jelenthet, amely lehetővé teszi a Belváros gyors megközelítését minden irányból. Az általános rendezési terv szerint a Metró mindhárom vonala az V. kerület alatt halad át. A hét belvárosi megállóhely a városközpont különböző irányokból való gyors megközelítését könnyíti majd meg.

A Belváros egyes részeit, az igazgatási, a kereskedelmi, idegenforgalmi és a kulturális, felsőoktatási „negyedet” eddigi jellegükben kívánatos továbbfejlesztani. Újabb lakóépületek építése itt nem volna helyes. A foghíjaknak a legutóbbi években megindult beépítésén kívül még megmaradt építkezési lehetőségeket a városrész jellegének megfelelő intézmények és irodaházak építésére kell felhasználni oly módon, hogy egy-

idejűleg a beépítettség is bizonyos mértékig fellazuljon. Kisebb-nagyobb bontások árán még néhány nagyobb szabású építési akció lehetőségére is rámutatnak a városrendezési tervek. Ilyen a Szabadság tér déli nyúlványának meghosszabbítása a Bajcsy-Zsilinszky úti kis térig, az épülő észak–déli földalatti vonal megállójaig, a Szabadság térre néző és a Bank utcától délre fekvő elavult tömbök átépítésével (az egyik ilyen tömbre el is készült már egy külkereskedelmi irodaház terve). Nagyobb távlatban kerülhet sor az ehhez a területhez csatlakozó, Rosenberg házaspár utca és Bajcsy-Zsilinszky út között a Báthory ut-

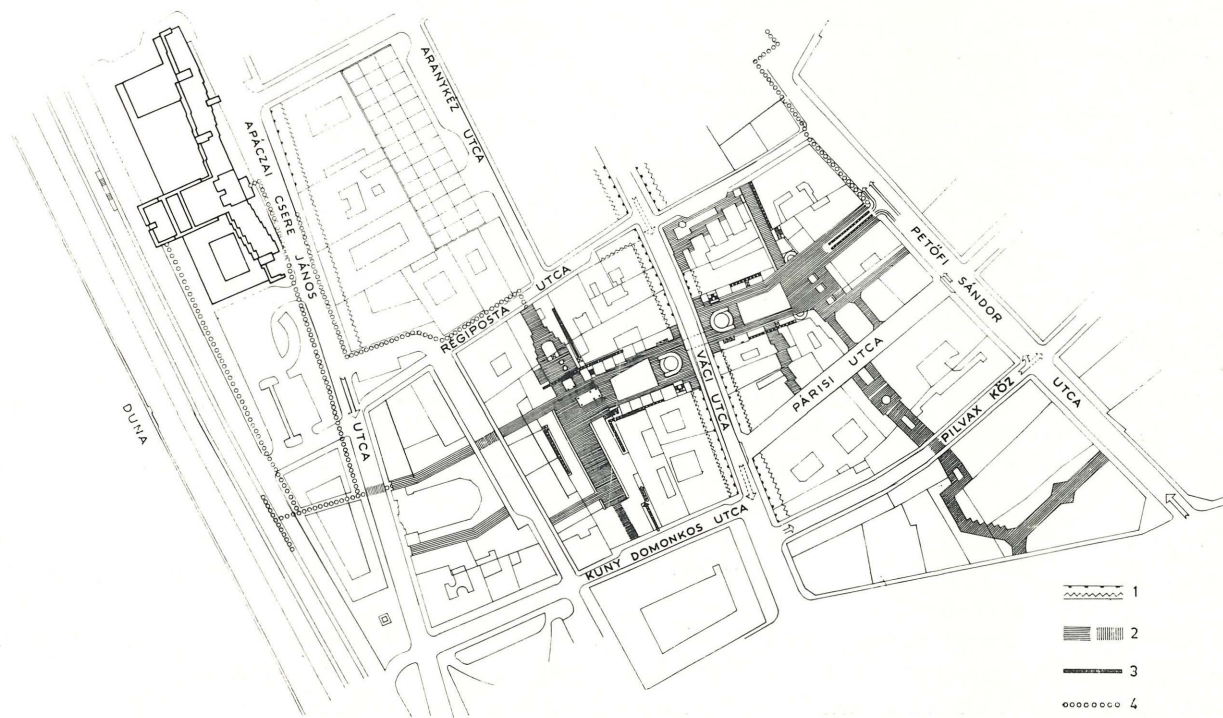
cáig terjedő négy tömb rekonstrukciójára irodaházak és parkolók céljára.

Nagyszabású építési lehetőséget nyújt a Bajcsy-Zsilinszky út mentén a Bazilikától a Gerlóczy utcáig terjedő terület. Az Engels tértől északra fekvő tömb átépítésével a Népköztársaság útjának befejezése, a József Áttila utcába átvezetése oldható meg. Az autóbussz-végállomás előtti nagy gépkocsi-parkolót a jelenlegi tervek szerint az útfelszín felett nem építik be. A Központi Városháza ideiglenes jellegű épületeinek bontásával új, a Fővárosi Tanács céljait szolgáló hivatali épület és áruház létesíthető (e terület beépítésére már sok

terv készült, több tervpályázat is zajlott le, de végleges beépítési elhatározás még nem született).

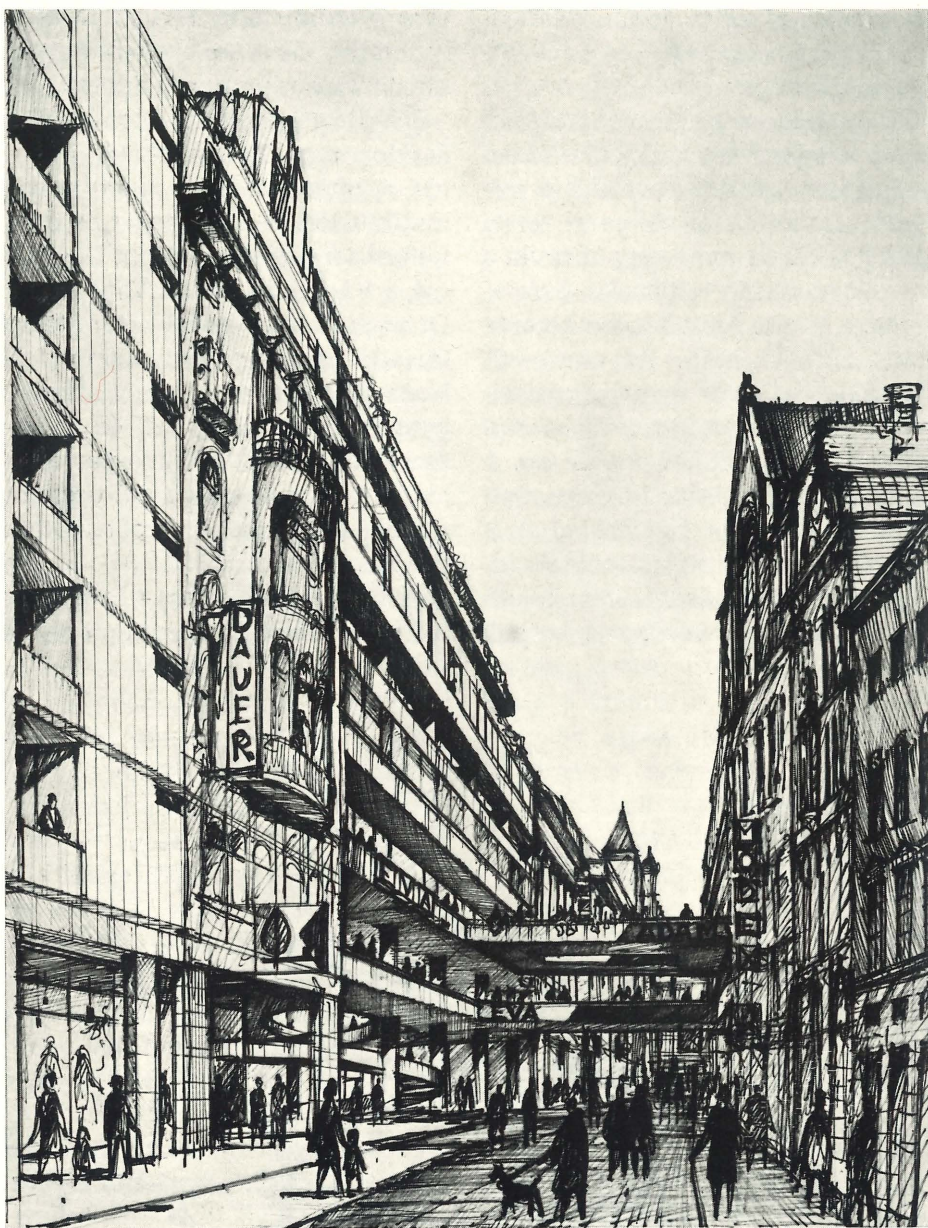
Esedékes a Váci utca–Petőfi Sándor utca környékének jelentős átépítése is. A Martinelli téren megkezdődött az új posta és telefonközpont építése. Most készítik elő a Váci utcai három foghíj és a Duna-parttól a Petőfi Sándor utcáig terjedő tömbök földszintjeinek felhasználásával az első korszerű *gyalogos üzletközpont és passzázs-rendszert*. A Duna-parton a már megépült szállodától északra újabb szállodák építését vették tervbe.

A Kossuth Lajos utca–Erzsébet-híd vonalától délre nem egy olyan



37. ábra. A belvárosi gyalogos passzázsrendszer

1 meglevő épületek árkádostása; 2 gyalogaluljárók, sétálóterületek; 3 árufeltöltés, üzemi forgalom; 4 gyalogos-összeköttetés a szálloda és a tömegközlekedési helyek felé



38. ábra. A Váci utca két oldalán épülő üzletházak egymással és a háztömbök alatt végighúzódo gyalogos passzázsrendszerrel közvetlen kapcsolódnak, ezáltal korszerű bevásárlóközpont alakul ki a budapesti „City”-ben

elavult háztömböt találunk, amelynek átépítése kívánatos. Itt első sorban a városrész jellegének megfelelően kulturális intézmé-

nyek és diákszállók építése indokolt. A Királyi Pál utcának közlekedési szempontból szükséges szélesítése csak az ún. régi műegyetem

épületének bontása árán lehetséges. A Bástya utca mentén a tervek szerint a középkori városfalakat bemutató kisebb parksáv létesül. Vele szemben a Veres Pálné gimnázium tömbjének átépítésével uszoda és ifjúsági központ építését tervezik. A Calvin tér sarkán a foghíjak irodaházak létesítésére alkalmasak. Végül — nagyobb távlatban — lehetségesnek tűnik az Erzsébet-híd és Szabadság-híd közötti Duna-parti tömbök rekonstrukciója is olyan nagyobb közintézmény céljára, amely városkép szempontjából is méltó folytatása lehetne az Erzsébet-hídtől északra már kialakult nagyvárosias beépítésnek.

Mindezek a lehetőségek az igényeknek csak kisebb részét tudják kielégíteni, és egy részük csak távlatban esedékes. Ez is indokolta, hogy a rekonstrukció tervezésével egyidőben a *városközpont területének kiterjesztésével* is foglalkozunk. Az általános rendezési terv a *Kiskörút és Nagyörút közötti terület* nagy részét erre a célra szánja. Elsőnek a rendkívül elavult, részben szlőmszerű *Belső Erzsébetváros* rekonstrukciója indokolt. A Madách út megnyitásával Budapest új főút vonalat kap. Van olyan elgondolás, hogy erre az új útra keresztirányban a sűrűn beépült városrészt fellazító zöldsáv és gyűjtőút vonal létesüljön. Az újjáépítést ma még az ebben a városrészben levő sok lakás és kisebb üzem akadályozza. Megszüntetésük, lebontásuk csak akkor kezdődhet, ha a budapesti lakáshiány jelentősen enyhül. Fontos, hogy addig se létesüljenek olyan

építkezések, amely a városközpont területi növelésére alkalmas nagyszabású átépítésnek akadályai lennének.

A helyi központok rendszere

A városközpont tehermentesítésének harmadik, egyben leghatásosabb módja a *központi funkciók decentralizálása, a központot tehermentesítő helyi központok útján*. A központrendszer (egyben a decentralizált városszerkezet) szkémája a budapesti agglomerációban: a városmagot körülvevő városrészek számára *városrész-központok*, a külső településgyűrű csoportjainak összefogására *településcsoport-központok* kifejlesztése. Ez a budapesti városközpont tehermentesítésének egyben a legreálisabb lehetősége.

Városrészek Budapesten a néhány százezer lakosú, általában több kerületből álló, többé-kevésbé önálló életet élő területei. Ebben a meghatározásban kifejezésre jut a tervezők álláspontja, hogy a mai kerületek általában nem tekinthetők önálló városrészeknek. Elképzelhetetlen, hogy a budapesti városszerkezet szükséges decentralizálása 22 kerületre szétosztva reálisan megvalósítható legyen.

Városrész-központok céljára az általános rendezési terv azokat a területeket jelöli ki, amelyek adott-ságaiknál fogva (sokoldalú forgalmi kapcsolatok, kedvező beépíthetőség, kialakult jelleg stb.) ilyen fejlesztésre a legalkalmasabbak. A magasabb fokú intézmények építését (esetenként nagy-

városias lakásépítéssel, irodaház-építéssel együtt) ezekre a területekre kell koncentrálni. Ily módon kialakulhatnak olyan nagyvárosias jellegű központok, amelyek alkalmassá válhatnak a városrész igényeinek ellátásán kívül, a városközpont bizonyos fokú tehermentesítésére is. Igénybevételük a lakosság számára elsősorban *lehetőséget*, semmi esetre sem kényszert jelent.

A városrész-központok kiépítése nem jelenti a városközpont funkcióinak szűkítését vagy áttelepítését; szerepük kiegészítő, tehermentesítő jellegű. Ugyanakkor a városrész-központok intézményeinek vonzása — gyakorlatilag — nem korlátozódik kizárólag a városrész lakosságára. Elképzelhető, sőt kívánatos, hogy sajátos jellegzetességüknek megfelelő intézmények a főváros más területeire is vonzást gyakoroljanak. Ezért a városrész-központoknak városias jellegű, adminisztratív, kulturális, szórakoztató intézményeket és változatos kereskedelmi létesítményeket kell tartalmazniuk (pl. székházakat, többféle áruházat, üzleti jellegű utcasort vagy üzletekkel övezett gyalogosforgalmi teret, különböző vendéglátóipari létesítményeket, szállodát, mozikat, esetleg színházakat, könyvtárat, szórakozóhelyeket vagy vidámparkot, uszodát és más sportlétesítményeket stb.). Ezeknek az intézményeknek, létesítményeknek jellegét a városrész nagysága, kiterjedése, lakosságának összetétele, szokásai, igényei befolyásolják, ezért a központok tartalmát, programját külön-külön



39. ábra. A budapesti agglomeráció központrendszer

1 Budapest központja; 2 városrész-központ; 3 kerületi központ; 4 településcsoport központja; 5 jelentősebb település; 6 egyéb település

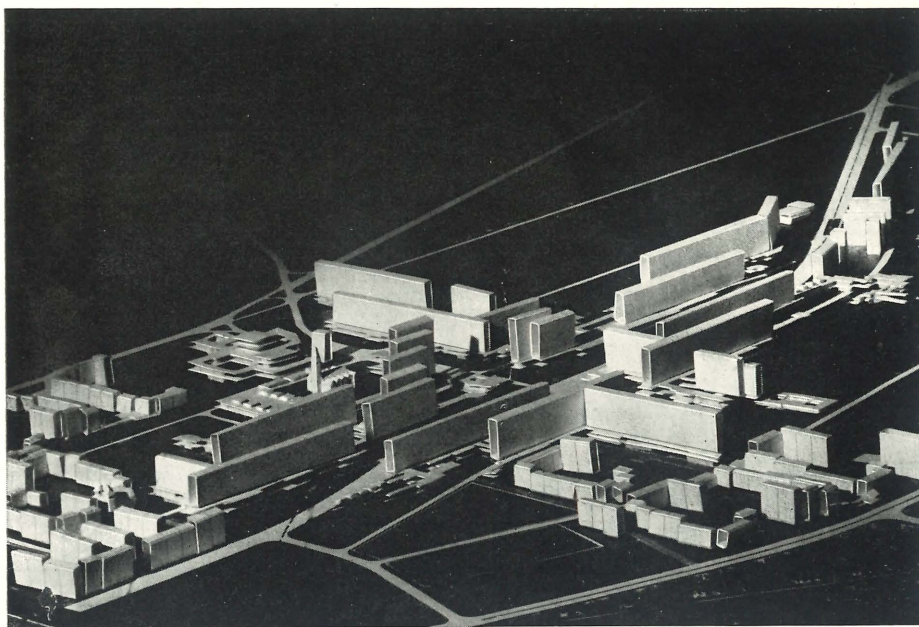
kell meghatározni. Ez az egyedi meghatározás a városrész jellegének, tradícióinak megfelelően megadhatja a városrész-központnak azt a sajátosságát is, amely bizonyos mértékig (például kulturális vagy szórakozási lehetőségei révén) az egész városra vonzóerőt gyakorol.

Ilyen jelentős központok létesítése csupán egynéhány helyen indokolt. Helyüket az határozza meg, hogy a lakosság könnyen elérhesse. Elengedhetetlen, hogy a városmaghoz gyorsvasúti vonalak révén kapcsolódjanak. A gyorsvasúti hálózat megépítésének ütemezése ezért megvalósításuk sorrendjét is befolyásolja. Létesítésüket megkönnyíti, ha a területek központjellege már eddig is kialakult, vagy ha kialakításuk a városrekonstrukció keretében a lakásépítéssel párhuzamosan végrehajtható.

Budapest *sűrűn beépült belső magjában* mintegy hétszázezer lakos él. Itt a *budapesti városközpont* tölti be a városrész-központ szerepét is.

Pest három városrésze

A pesti oldal északi részén már kirajzolódik az *Újpestből* és *Rákospalotából* álló, többé-kevésbé ma is önálló életet élő városrész. A két volt peremváros lakossága ma együttesen kb. 144 ezer fő. Az épülő Újpalota-lakótelep lakosaival, Újpest és Rákospalota központjának átépítésével a lakosság szám kb. 220 ezerre, a káposztásmegyeri lakótelep felépítésekor 300 ezerre emelkedik. A természe-



40. ábra. Újpest tervezett központjának — egyben az észak-pesti városrész-központnak — vázlatos modellje, a központ épületei az Árpád út körül csoportosulnak, ettől északra, párhuzamos gyalogos bevásárlóutca létesül

tes központ *Újpesten van, az észak—déli gyorsvasút tervezett vonala mentén.* A gyorsvasút kiépítése után központi helyzetének előnyei megnövekednek. Az erre a területre készített városrendezési tervek szerint az Árpád útra és tőle északra vele párhuzamosan létesítendő sétálóutcára fűződne fel az újpesti városrész-központ, amely a tőle délre létesítendő nagy kultúrparkhoz kapcsolódna. A közintézmények és szaküzletek jellegét elsősorban az újpesti nagyüzemek dolgozóinak igényei határozzák meg. Vonzása előreláthatóan kiterjed majd Angyalföldre és a tőle északra fekvő Duna menti településcsoport lakosságára is.

A pesti oldal keleti részének nagy kiterjedésű beépített területe a Kerepesi útra mint főútvo-

nalra fűződik fel. Budapest régi közigazgatási területéhez tartozó *Zugló* lakosságszáma a XVI. kerület településeivel, *Rákosszentmihály*val, *Mátyásföld*del, *Sashalom*-mal és *Cinkotá*val együtt jelenleg kb. 190 ezer fő, ez a szám a zuglói építkezések befejezése után kb. 240 ezer főre emelkedik.

A kelet-pesti városrész központja a Kerepesi út mentén, a *kelet—nyugati gyorsvasúti vonal végpontjánál*, ill. a *gödöllői HÉV-vonal csatlakozási pontjánál*, az *Örs vezér tér* környékén létesül. Az Örs vezér tértől keletre épülő tizennégyezer lakásos, kb. 40 000—50 000 lakosú új városnegyed nagyvárosias környezetet nyújt az új városrész-központnak. A Kerepesi út túlsó oldalán nagy, részben fásított szabad terület van.

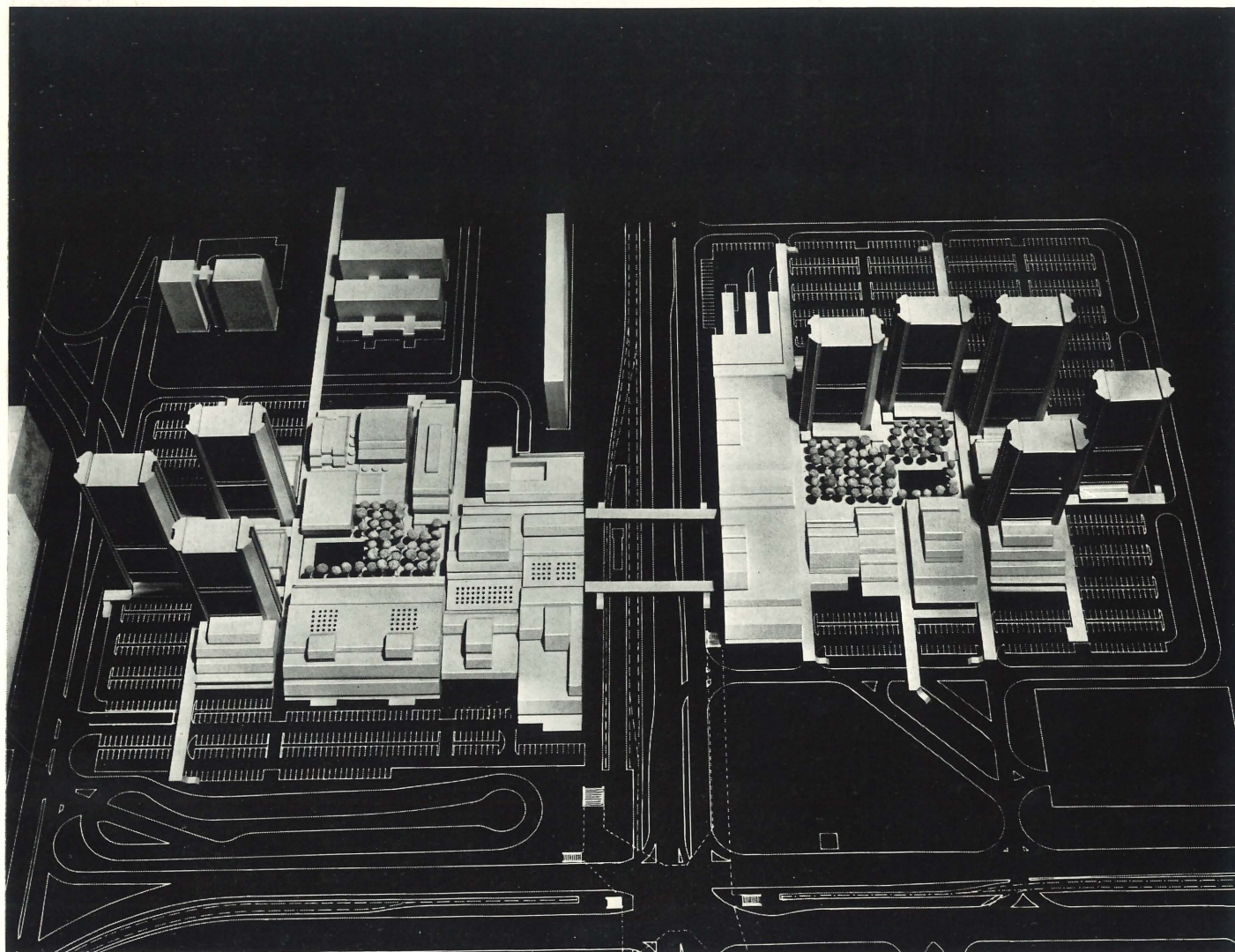
Ennek déli részét a városrendezési tervek ligetszerűen kialakított sportközpont céljára szánják. A városrész-központ kialakítására a közelmúltban tervpályázat zajlott le. A nyertes tervek a Kerepesi út két oldalán irodaházak és kulturális létesítmények elhelyezését javasolják. A két épületcsoportot szé-

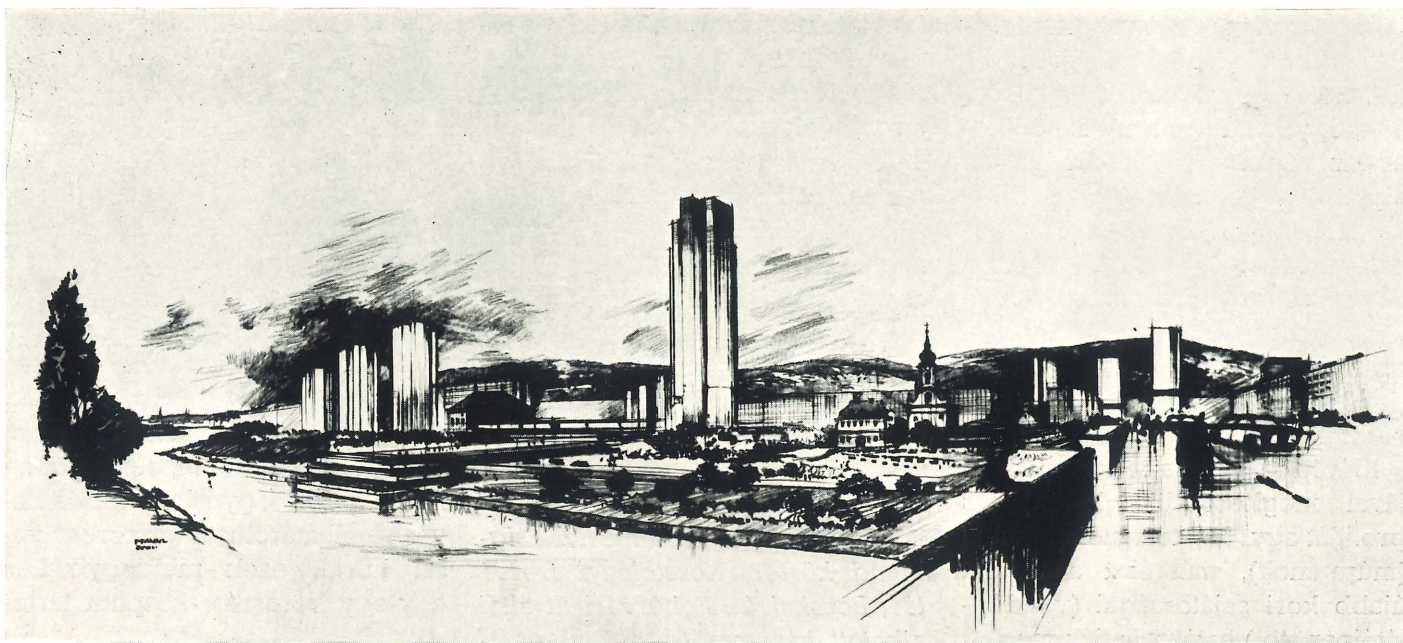
les gyalogos felüljáró kötné össze. A még fennmaradó terület, kitűnő közlekedési kapcsolatai miatt alkalmas valamely nagyobb felsőoktatási vagy sportlétesítmény (pl. testnevelési főiskola, uszoda, strandfürdő) korszerű elhelyezésére. A kelet-pesti városközpont vonzása, megfelelő kialakítás ese-

tén kiterjedhet a Kerepesi út menti Pest környéki településcsoportra, az egyébként önálló ipari jellegű Kőbányára, esetleg a XVII. kerületre és az azt övező Pest környéki településekre is.

Pest délkeleti és déli része műszaki és természeti adottságai révén egymástól viszonylag elszakí-

41. ábra. Az Örs vezér téri, kelet-pesti városközpont egy részének modellje; az alacsony épületekben a kulturális és kereskedelmi létesítmények, a magas házakban irodák helyezkednek el





42. ábra. Az óbudai városközpont távlati képe a Duna felől, előtérben a Magyar Tudományos Akadémia intézeteinek tervezett épülete

tott, a városközpont felé irányuló szektorokra oszlik. *Kőbánya, Kispest—Pestlőrinc, Pesterzsébet, Csepel* önálló életet élő településrészek, egymás közötti forgalmuk csekély. Közöttük egyedül a Kispest—Pestlőrinc együttes városrészméretű, bár összesen 160 ezer, a hozzá csatlakozó Üllői úti lakóteleppel együtt 185 ezer lakosával nem éri el az észak-pesti vagy kelet-pesti városrészek nagyságrendjét. A városrész főútvonala, az Üllői út meghosszabbításában fekvő Vörös Hadsereg útja az észak—déli gyorsvasút déli ága révén a jövőbeli tömegközlekedés gerince is. Az Üllői út mentén, *Kispesten a Vörös Hadsereg útja mentén elhelyezendő városközpont* vonzó hatást gyakorolhat *Pesterzsébetre, Pestimrére*, a dél-

keleti irányban fekvő Pest környéki településekre (bizonyos fókig még Kőbányára is). Ha ezeket (Kőbánya kivételével) egy városrésznek tekintjük, már 290 ezer lakosú városrészről beszélhetünk. A távlati lakosságszám, a kisperesti és pesterzsébeti rekonstrukció után, a lakásviszonyok javulását, tehát az egy lakásra eső lakosságsűrűség csökkenését is tekintetbe véve, kb. 320 ezerre tehető.

A kisperesti városközpontban főképp kereskedelmi létesítmények és nagyobb tömeget befogadó kulturális, szórakoztatási intézmények építése látszik kívánatosnak. Kispest központi részeinek rekonstrukciója, néhány száz lakás építésével, a negyedik ötéves tervben megkezdődik, de a városközpontot a meglevő épületálla-

mány sűrűsége és viszonylagos értéke miatt csak későbbi ütemben építik ki.

A budai oldal

A Duna jobb partján elsősorban a *Hármashatár-hegy—József-hegy—Rózsadomb* vonulata és a Duna közötti északbudai terület (*III. kerület*) tekinthető önálló városrésznek. Lakosságszáma ma még csak 90 ezer, ez azonban a tervezett lakásépítkezések (Óbuda rekonstrukciója, csillaghegyi, békásmegyeri lakótelepek stb.) révén az előzetes számítások szerint kb. 200 ezerre növekszik. Ez ugyanúgy, mint a pesti oldalon, Budapest észak felé terjeszkedését mutatja. A városrész központja Óbuda az *Árpád-híd* torkolatának

környéke. Ez a hely, ahol a várostól északra fekvő településcsoportok közlekedési vonalai találkoznak, egyben a Duna menti üdülő- és kirándulóterületek kiinduló és elosztó pontja. A szentendrei HÉV-vonal Batthyány térig való meghosszabbítása és „elővárosi gyorsvasúttá” fejlesztése révén közvetlen kapcsolatba kerül a metróvonalakkal, így módon a város központjával és valamennyi más várossal.

Kiépítése Óbuda rekonstrukciójával megkezdődik, különleges profilját egyrészt történelmi múltja (múzeumok), másrészt a terület újabb kori sajátosságai (vendéglátóipar stb.) határozhatják meg.

A budai hegyvidék morfológiai alkotását a Duna felé húzódó völgyvonulatok jellemzik. A völgyek között a kapcsolatok csekélyek, központ jellegű terület csak a völgyvonulatok mélyén, a Duna felé haladó útvonalak találkozásánál, a budai körútnak Széna tér — Moszkva tér — Déli pályaudvar közötti szakasza körül alakulhatott ki. Ez a terület továbbfejlesztésre alkalmas. Építkezési lehetőségek a Széna téren, a Moszkva tér — Retek utca közötti elavult háztömb helyén, a Városmajor-park mentén és a Déli pályaudvarnál vannak. A városközpont felé a kelet — nyugati gyorsvasút két állomással kapcsolja össze. Az itt kialakítható városrész-központ a városmag közelsége miatt annak mintegy budai nyúlványa, egyben a ma kb. 140 ezer, távlatban 180 ezer lakosú hegyvidék természetes központja, beleértve a budai hegyvidéknek a város közigazgatási területén kívül

fekvő településeit is. Jellegét szórakozó helyek, kereskedelmi és idegenforgalmi létesítmények határozhatják meg.

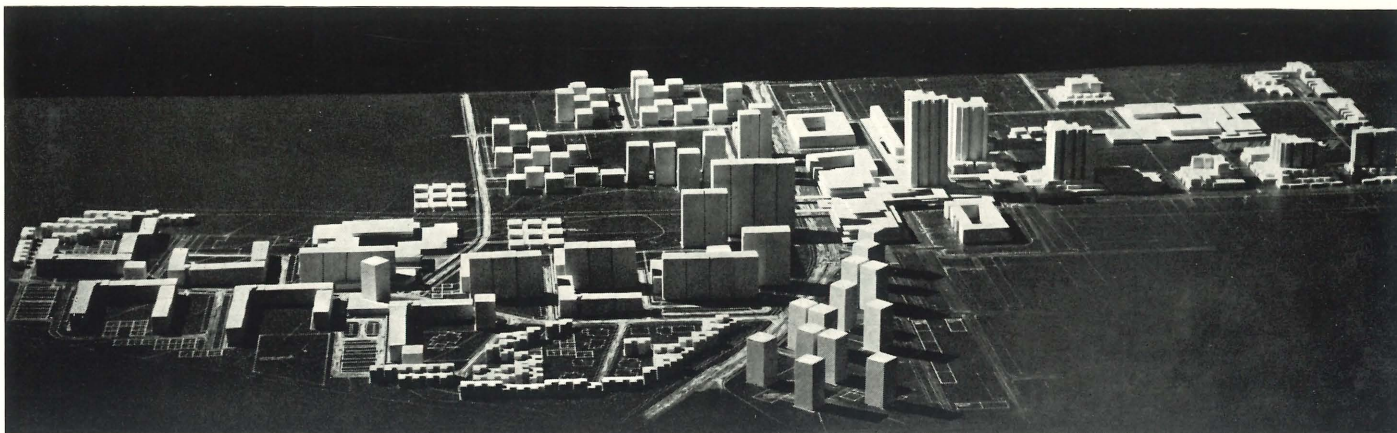
A kiszélesedő délbudai völgy messze délre elnyúló önálló városrésznek tekinthető, amely *Lágymányost, Kelenföldet* és az ehhez csatlakozó XXII. kerületet foglalja magában. Egyike Budapest leggyorsabban fejlődő városrészeinek. Lakosságszáma 200 ezer, távlatban kb. 260 ezer fő. A városközpont közelében fekvő területen, a központ felé vezető útvonalak találkozási pontjainál, a *Móricz Zsigmond körtér, Kosztolányi Dezső tér, Bocskai út, Fehérvári út által alkotott háromszögben* Budapestnek a városközponton kívül egyetlen, ma is nagyvárosias jellegű része alakult ki, amely a felszabadulás után is tovább fejlődött (egyetemi létesítmények, rendelőintézet, szálloda stb.). Még szabadon maradt területei a nagyvárosias jelleg fokozására, korszerű központ kialakítására nyújtanak lehetőséget. Elsősorban a kereskedelmi létesítmények fejlődése és a terület jelentőségének megfelelő adminisztratív (tanácsház stb.), továbbá a városrész műszaki-tudományos jellegének megfelelő intézmények létesítése kívánatos. Az első korszerű budapesti nagyáruház már ennek a központnak a területén épül. A legújabb elgondolások szerint a Petőfi-hídtól délre fekvő (a korábban vásárváros céljára szánt) területen egyetemi városrész épül majd. A budai hegyvidéki központhoz hasonlóan a délbudai városrész-központ területe viszonylag közel van a városköz-

ponthoz, annak mintegy déli nyúlványát alkotja. Vonzási területét növeli, hogy a déli Buda-környéki településcsoport ezen keresztül kapcsolódik a városközponthoz. A terület fejlődését nehezíti, hogy gyorsvasúti kapcsolatára csak a harmadik vonal megépítésekor van lehetőség.

Az eddig ismertettek alapján a budapesti agglomerációnak olyan központrendszere rajzolódik ki, amelyben a belső városmagot a budai oldalon három, a pesti oldalon is három egymástól többé-kevésbé elhatárolható városrész veszi körül, ezek mindegyikéhez egy-egy városrész-központ tartozik.

Központok a kerületekben és a környéken

Az ismertetett központrendszer nem zárja ki, sőt feltételezi a városrészekben belül kisebb egységek és ezek számára középfokú intézményközpontok kialakítását. Erre a célra elsősorban a meglevő kerületi központok alkalmasak, de ilyen jellegű fejlesztés indokolt egyes, tízezer lakásnál nagyobb, új lakótelepek számára is (természetesen a városrész-központ, ugyanúgy mint a város központja környezetüket középfokon is ellátja). A meglevő kerületi rendszerben ilyen középfokú központok ki fejlesztése kívánatos a pesti oldalon *Rákospalota, Zugló, Pesterzsébet*, a budai oldalon *Budafok* területén. Az új lakótelepek közül a város északi irányú fejlődésének megfelelően elsősorban *Csillaghegy* —



43. ábra. A pesterzsébeti kerületi központ vázlatos modellje. A tervek szerint távlatban a Kossuth Lajos utca sétálóutca lesz, ettől északra épül a kerületet átszelő új forgalmi útvonal

Békásmegyer és Káposztásmegyer helyi központtá kialakítása indokolt. Budapest sajátos adottságainak megfelelően különleges helyet kell elfoglalniok a *kőbányai* és *csepeli* központoknak, amelyek vonzásterülete a „városrészekről” független egységet alkot és közvetlenül kapcsolódik a Belvároshoz.

Az így kialakuló belső városrészyűrűhöz csatlakoznak az agglomeráció *külső településcsoportjai*.

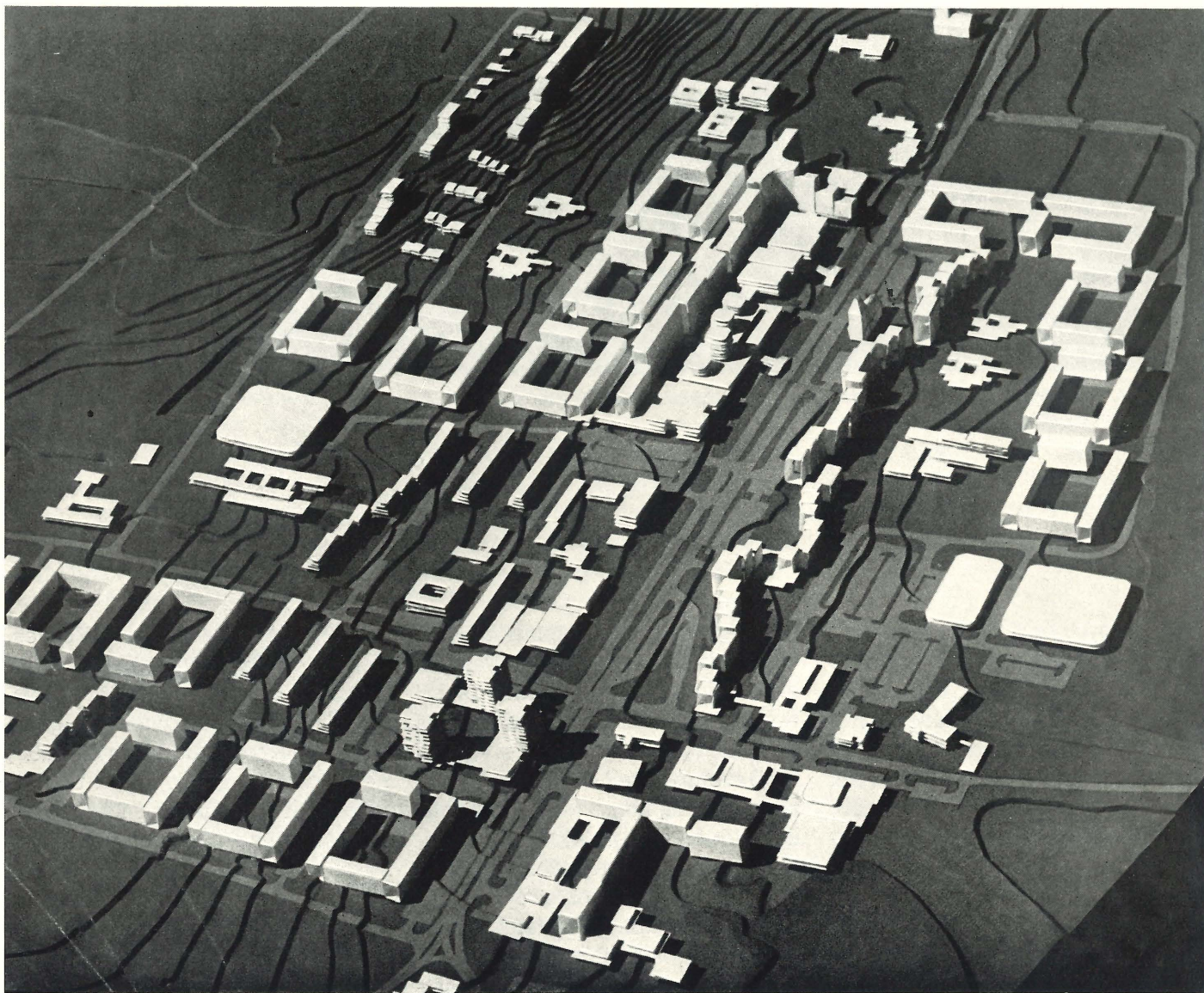
A városfejlesztés szempontjából tudatosan településcsoportokról és nem egyes településekről beszélünk. Budapest környékére jellemző, hogy az egyes községek a sugárirányban kivezető útvonalakra és vasútvonalakra fűződnek fel. Egy-egy közlekedési vonal mentén terjeszkednek, sok helyen teljesen vagy csaknem teljesen

összeépültek. Gondoljunk például a *Dunakeszi – Alsógöd – Felsőgöd – Fót* vagy *Törökbálint – Diósd – Érd – Tárnok – Százhalombatta* együttesre. Ez a fejlődési jelleg több szempontból kedvező. Egyik: remélhetjük, hogy a városkörnyék a fejlődés megfelelő irányítása, befolyásolása esetén távlatban nem alkot majd Budapestet körülzáró gyűrűt, a szabad területek, zöldterületek a településcsoportok között a város belsejéig nyomulhatnak. Másik: a közlekedési és beépítési kapcsolatok megkönnyítik, hogy kiválasszuk azokat a területeket, településeket, amelyek a közép fokú intézmények elhelyezésére alkalmasak, a településcsoportok helyi központját alkothatják.

Ilyenek többek között Budapesttől északra *Szentendre* és *Dunakeszi*, keleti irányban *Kistarcsa*, a közigazgatásilag Budapesthez

tartozó *Rákoskeresztúr* és *Vecsés*, délen *Dunaharaszti* és *Szigetszentmiklós*, a budai oldalon *Érd – Százhalombatta*. A Budától nyugatra fekvő községek, Budaörs és Dunakeszi nem alkotnak külön településcsoportot, hanem a fővároshoz kapcsolódnak, Budától északnyugatra a város határán belül fekvő *Pesthidegkút* és a környéken *Pilisvörösvár* alkalmas a *településcsoport-központ* szerepének betöltésére.

A városrész-központok a településcsoport-központok koncepciója *városrendezési* elgondolás. Először a beépítés módjára és a közintézmények elhelyezésére hat ki. Elképzelhető azonban, hogy nagyobb távlatban új, mainál racionalisabb igazgatási szervezet is a decentralizált városszerkezet előbbiekben vázolt hierarchikus rendszerét veszi alapul.



44. ábra. Rákospalota, a Pesti útra felfűződő kerületi központ modellje a központot övező lakóépületekkel

5. Úthálózat és közúti létesítmények

Már a történelmi idők kezdetétől mutatkoztak olyan törekvések, hogy az utakat tervszerűen vezessék, és ezzel a városok fejlődését, „szerkezetét” ésszerűen befolyásolják. A huszadik században a belsőégésű motorok hatalmas terhodítása, a közúti járművek elszaporodásának hallatlan méretű folyamata, minden korábbit meghaladó jelentőséget adott a városi úthálózat tervszerű kialakításának. Korszerűtlen ma már az olyan városrendezési, városfejlesztési tevékenység, amely ezt nem ismeri fel, de korszerűtlen az is, amely a közlekedési hálózat fejlesztését egyoldalúan, a város és környéke egészének fejlődésétől függetlenül szemléli.

A helyes gyakorlat az, ha az ágazati (pl. úthálózati) fejlesztés előirányzata a többi ágazatot is egészében átfogó terv alapján készül. A város élete ugyanis bonyolult rendszer, szövevényes összetevőinek egymástól független fejlesztése a város egészének összehangolt fejlődését gátolja. Az összetevők (ágazatok) sajátos szempont-



45. ábra. A gépkocsiforgalom ma már növekvő nehézségeket okoz a főútvonalakon

jainak mérlegelése, az egymásra-hatások irányának és nagyság-rendjének felmérése, ezek össze-hangolása és olyan cél szolgáltatába állítása, amely a részek összessé-gének legkedvezőbb egyenkénti és együttes fejlődését eredmé-nyezi: *átfogó koncepció* feladata. E koncepción — *Budapest és kör-nyéke általános városrendezési tervén* — belül készült el az út-hálózati javaslat, amelynek lénye-géről, és néhány jelentősebb kér-déséről lesz szó a következőkben.

A hosszú történelmi, természe-tes fejlődést követően már az előző században megkezdődött a főváros *tudatos fejlesztése*. A nagyobb vá-rosfejlesztési, illetve városszabá-lyozási elgondolások (részben Bu-dapest már kialakult szerkezetét alapul véve, részben külföldi pél-dák sugallatára) a körutak és su-gárirányú utak rendszerének meg-valósítására törekedtek. Ezen úthá-lózati rendszer elemei részben a pesti síkságon és a budai völgyvo-nulatokban a fővárosba vezető or-szágutak vonalán, valamint a kü-lönböző Duna-átkelőhelyek irányá-ban alakultak ki. Ezeket egészítette ki a múlt században, 1873-ban tar-tott nemzetközi tervpályázat alap-ján készült rendezési terv, amely a körútrendszernek és a mai Nép-köztársaság útjának vonalait rö-gzítette. Ismeretes az akkori város-rendezési hatóságnak, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának nagysza-bású akciója, amellyel a Sugár utat (Népköztársaság útja) és a Nagy-körutat elavult városrészek átvá-gásával, nagyarányú bontások árán megvalósította. Az így ki-alakult szerkezet a város arányos

tagolását, áttekinthetőségét és a könnyű tájékozódást tette lehe-tővé, a történelmi értékek mérték-telen feláldozása nélkül. A városi élet lüktetésének középpontjába beékelt csuklópontok (Marx tér, Engels tér — Deák tér — Madách tér, Calvin tér) a városrendezési lehe-tőségek számára igen előnyösek voltak. Kedvező lehetőség nyílt fokozatosan kifejleszthető, a mai értelemben is korszerű úthálózat kialakításához is. Az egyszerű, jól áttekinthető és könnyű tájékozó-dási lehetőséget nyújtó hálózat a közúti forgalom lebonyolítása szempontjából további előnyökkel is járt:

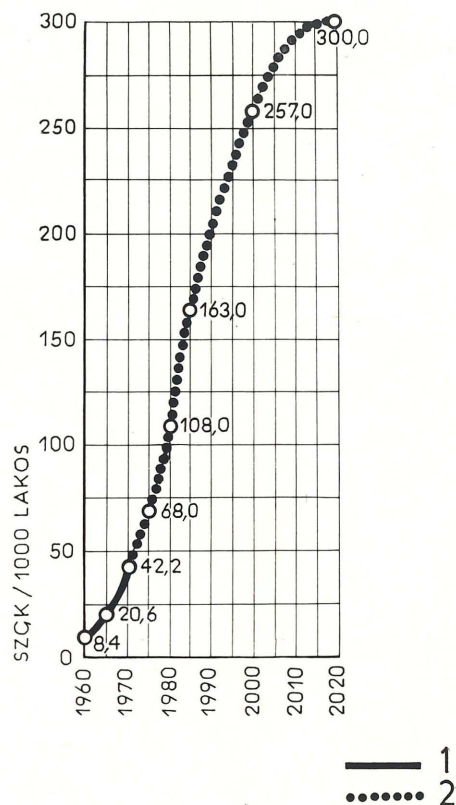
— A fővárosnak az országban el-foglalt központi helyzete folytán a sugárirányú bevezetések ter-mészetes, közvetlen és célszerű megközelítési lehetőségekké váltak.

— A körirányú útvonalak az előb-biek több választási lehetőséget kínáló és a célnak leginkább megfelelő összekapcsolását, a kör- és észak-déli irányú forga-lom lebonyolítását, egyben a belső területek elkerülését, te-hermentesítését tették lehetővé.

Az általános rendezési terv ép-pen ezért a szerkezetet meghatá-rozó útvonalak megtartását irá-nyozta elő, s azok olyan értékű to-vábbfejlesztésével számolt, mely-nek eredményeként korszerű, a környék útvonalaival összehan-golt, egységes úthálózat alakul ki.

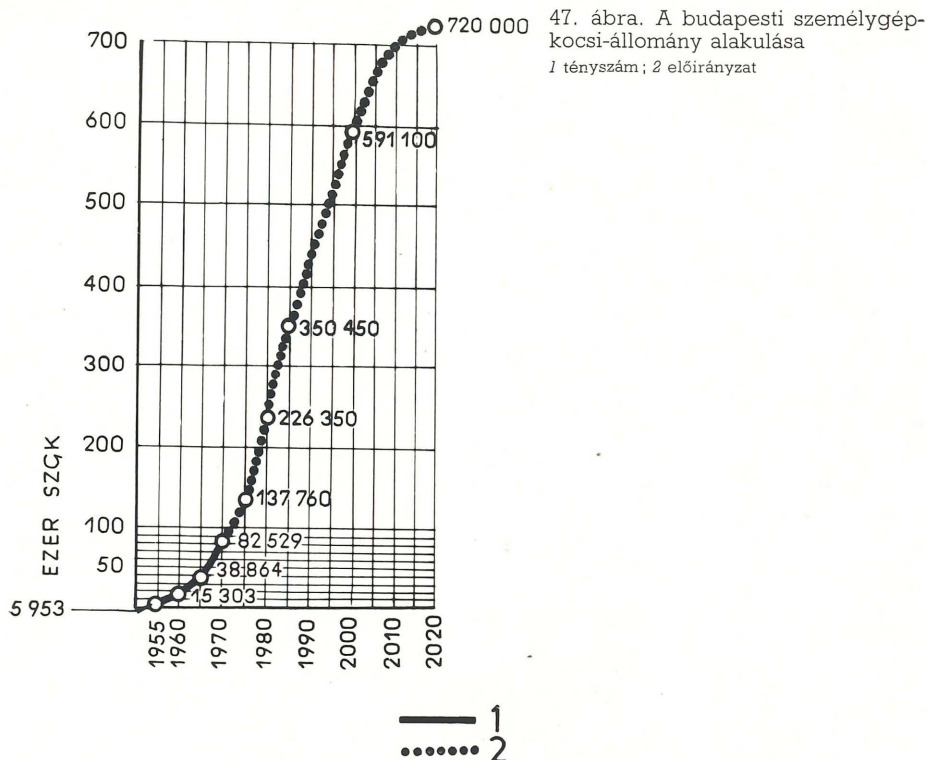
A közlekedés várható növekedése

Hazánkban megközelítően egy évtizede kezdődött meg a személy-gépkocsi-közlekedés gyorsabb ütemű fejlődése. Ma a budapesti ellátottság értéke kb. 60 személy-gépkocsi/1000 lakos. Mégis né-hány útvonalon, Duna-hídon a for-galomszámlálások már ma is szinte a teljesítőképesség-kihasználás ha-tárát tükrözik. A balatoni forgalom Budaörsi úton mért csúcspóraér-téke befelé irányban elérte az 1900 E-t (személygépkocsi- egy-ségben kifejezett járműszám). Elő-rebecslések szerint Budapesten a



46. ábra. A budapesti személygépkocsi-el-látottság alakulása

1 tényszám; 2 előirányzat



személygépkocsi telítettség értéke 240 személygépkocsi/1000 lakos érték körül lesz, röviddel a 2000. év után, ami azt jelenti, hogy ebben az időszakban kb. minden negyedik lakosnak (majdnem minden családnak) lesz saját autója. (Ez az előirányzat újabb becslések alapján 300 személygépkocsi/1000 lakos értékre alakult.)

Budapest úthálózata megtervezésekor és méretezésekor a távlati ellátottság idején várható igényt kell alapul vennünk. A tervezés előzményeként ezért a különböző irányokban várható forgalomra előzetes becslések készültek. Ezek alapján kiszámítható, hogy a várható forgalom érdekében milyen útkeresztmetszetek, illetve hány forgalmi sáv előírnyozása indokolt. Mindezek az

adatok szükségesek voltak ahhoz, hogy az általános rendezési terv úthálózati koncepciója reálisan elkészíthető legyen.

A forgalmi úthálózat hierarchiája

Az úthálózat tervezése azonban nem merülhet ki az utak vonalának és szélességének meghatározásában. A városi mozgások sokrétűsége, a környékkel, illetve az ún. vonzáskörzetekkel való együttélés követelményei, az ésszerű területfelhasználás, a forgalom kedvező lebonyolítása az úthálózattól jóval többet várnak. E tényezők mind egymással, mind az úthálózattal igen erős kölcsönhatásban vannak, s e kölcsönhatások figyelembevételével célszerű munkamegosztás szükséges. A fejlesztési tervekben

e munkamegosztásra utal a helyes *úthálózati hierarchiát* tükröző útkategóriák bevezetése. Ez a hierarchia az egyes útvonalak hálózatban elfoglalt helyét, a településegységek összekötését és megközelítését, illetve a forgalom sebességét és teljesítőképességét, az eltérő jellegű igényeket és feladatokat figyelembe véve alakul ki. Az általános városrendezési terv, ennek megfelelően, három kategóriát különböztet meg.

A városi autópályák kiemelkedő teljesítőképességgel és nagy sebességek kifejtésére alkalmas műszaki jellemzőkkel, az úthálózat legrangosabb útvonalai. A különböző forgalmi irányok elválasztása és a szintbeni keresztezések teljes kiküszöbölése révén folyamatos, zavartalan, magasszintű közlekedés lebonyolítására hivatottak.

Az úgynevezett városi autópályák és a főforgalmi utakat az általános városrendezési terv egy kategóriába sorolja, miután műszaki jellemzőik, s a város életében elfoglalt jelentőségük, illetve befolyásoló szerepük hasonló. A forgalmi úthálózat zöme ebbe a kategóriába tartozik. Ezeknél az utaknál is magasszintű műszaki kialakítás és nagy teljesítményű forgalmi csomópontok szükségesek, de ezek nem minden esetben igénylik a többszintes megoldást.

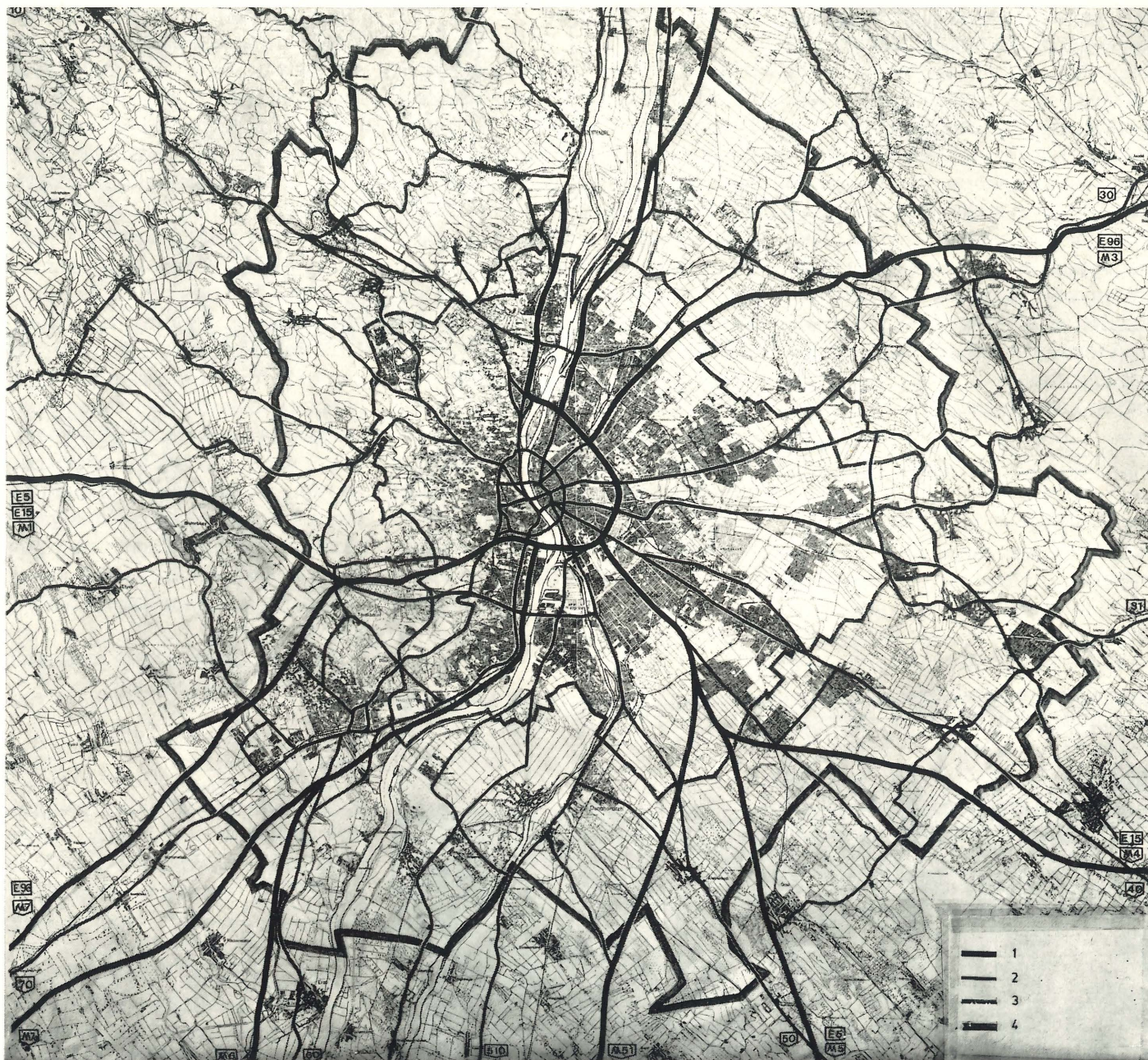
Ezenkívül az általános terv a forgalmi utakat is ábrázolja. Mindezek együttesen alkotják az ún. forgalmi úthálózatot.

A fővárosban és környékén számtalan nélkülözhetetlen, alacsonyabb rangú útvonal (gyűjtőút, lakóútca stb.) is van. Ezek nem



48. ábra. Budapest tervezett főútvonalhálózata

1 városi autópálya; 2 városi autót és főforgalmi út; 3 forgalmi út; 4 többszintű csomópont; 5 Budapest határa



49. ábra. Budapest környéke fontosabb útvonalai

1 autópálya; 2 a környék szempontjából fontosabb egyéb útvonal; 3 Budapest határa; 4 az agglomeráció határa

tartoznak a forgalmi úthálózathoz, és a város szerkezeti kialakításában sincs jelentős szerepük. Az általános városrendezési terv velük nem foglalkozik. Megoldásuk részletes rendezési tervek feladata.

Az előbbieken körvonalazott elvek alapján alakul ki a főváros és környéke forgalmi úthálózata. Ezek segítenek a forgalom zavartalan lebonyolításában és a behálózott terület teljes értékű feltárásában.

A tervezett közúti forgalmi hálózat főbb adatai a főváros közigazgatási határán belül.

Városi autópályák	78,8 km
Városi autótutak és főforgalmi utak	326,0 km
Forgalmi utak	229,2 km
A közúti forgalmi hálózat teljes hossza	634,0 km

A városi autópályák

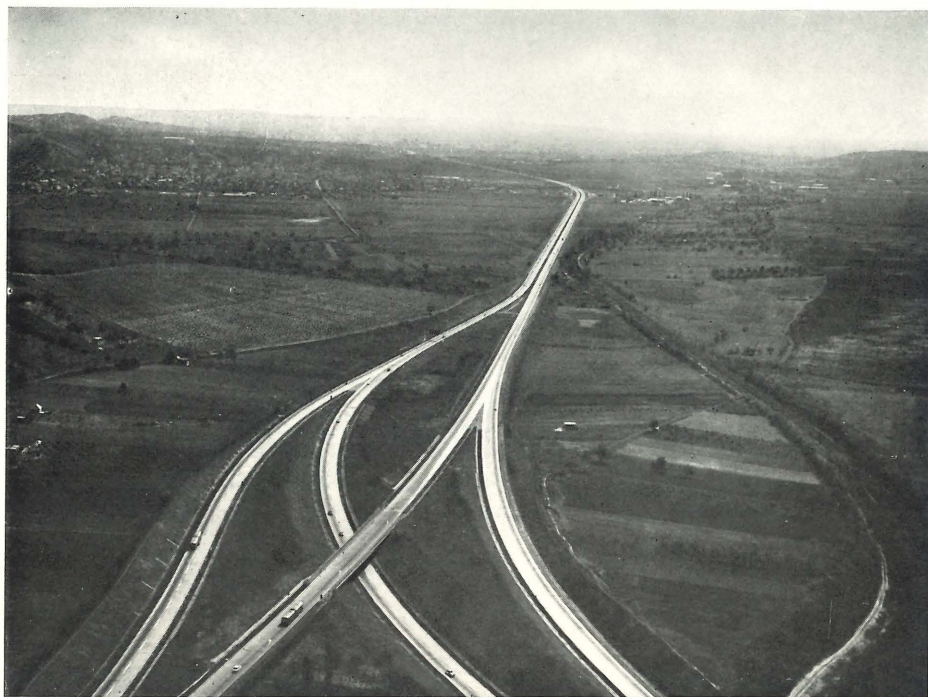
Az úthálózat gerincét a városi autópályák alkotják. Az ország legkülönbözőbb részéről hat autópálya érkezik a fővárosba. Észak-Budán a Duna-kanyar forgalmával az M11-es, Észak-Pesten a Vác érintésével érkező M2-es, észak-keletről a Miskolc felől Gyöngyöst, Hatvant érintő M3-as, dél-délkeletről a Debrecen, Cegléd irányból érkező M4-es, illetve a vele közös nyomvonalon Szeged felől jövő M5-ös; ezekhez csatlakozik az M51-es autópálya is. Közös nyomvonalon vezet Dél-Budán az M6-os autópálya Dél-Dunántúlról az M7/A-val, amely a Velencei-tó körzetéből érkezik a fővárosba. Ugyancsak közös a Hegyeshalom –

Győr irányból érkező M1-es és a Balaton térségéből jövő M7-es autópályák ismert, meglevő bevezető szakasza. A beérkező sugárirányú autópályákat íves vonalban megépülő városi autópálya kapcsolja össze. Ennek nyomvonala az Árpád-híd – Róbert Károly körút – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – új déli Duna-híd – Hamzsabégyi út vonalán épül ki. Az eddigi elképzelések szerint a mintegy 16,5 km hosszúságú útvonal legnagyobb részt a terepszint felett, hídszerkezeten vezet teljes hosszában keresztesmentesen, többszintű csomópontokkal és korlátozott fel- és lehajtási lehetőséggel. Összeköti a bevezető autópályákat, elosztja azok forgalmát, tehermentesíti a belső kerületek útvonalait, s elkerüli a legsűrűbben beépült városrészeket.

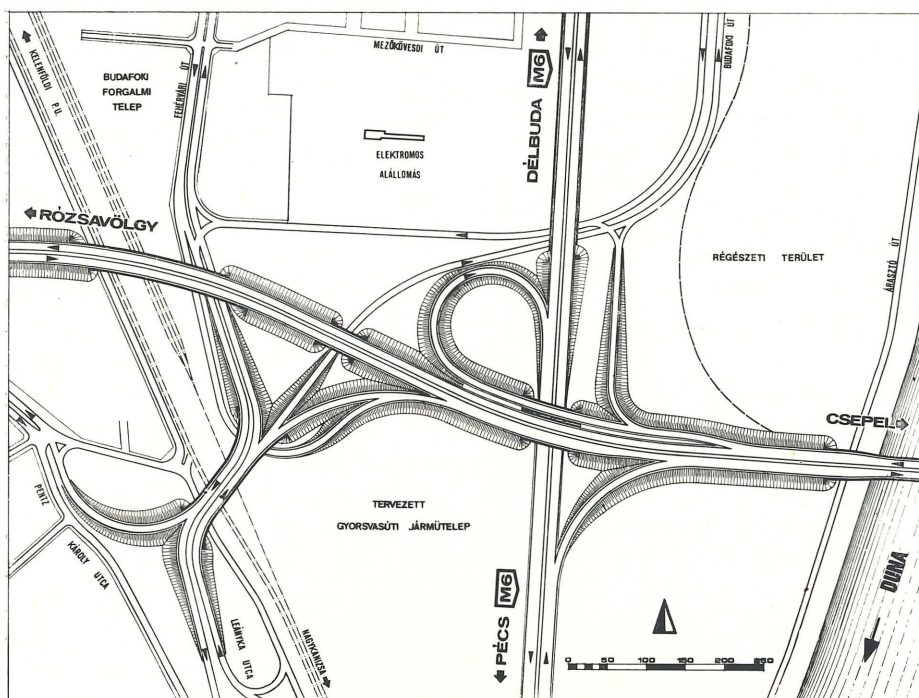
Az autópályák egyes szakaszainak adatai a következők:

Flórián tér – Hungária körút – Őrmezei csomópont	16,7 km
M1-es – M7-es autópálya	2,7 km
M2-es autópálya	9,6 km
M3-as autópálya	8,3 km
M4-es – M5-ös autópálya	13,9 km
M51-es autópálya	5,6 km
M6-os autópálya	14,0 km
M11-es autópálya	8,0 km

A városi autópályák összes hossza az általános rendezési terv előirányzata szerint Budapest területén 78,8 km.



50. ábra. Az elsőnek kiépített M1-es és M7-es úthoz hasonló elvek szerint építendő autópályák a főváros minden irányból való zavartalan megközelítését teszik lehetővé; a bevezető autópályákat az átépítendő Hungária körút fogja majd össze



51. ábra. Az albertfalva – budafoki hídfő és az M6-os autópálya tervezett csomópontja

Az autópálya-hálózat megvalósítása, a szükséges területek előkészítése, valamint a beilleszkedés funkcionális, urbánus és formai problémáinak megoldása összehangolt, céltudatos városrendezési munkát követel. A létrehozásával kapcsolatos problémák leküzdése (összetartozó, egymással szoros függésben élő területek elvágása, a zaj- és szennyeződéskeltés kedvezőtlen hatása stb.), illetve a megvalósításával járó hallatlan előnyök és lehetőségek a városrendezés telepítési és fejlesztési elhatározásaira döntő mértékű befolyást gyakorolnak.

A városi autóutak, főforgalmi utak és forgalmi utak

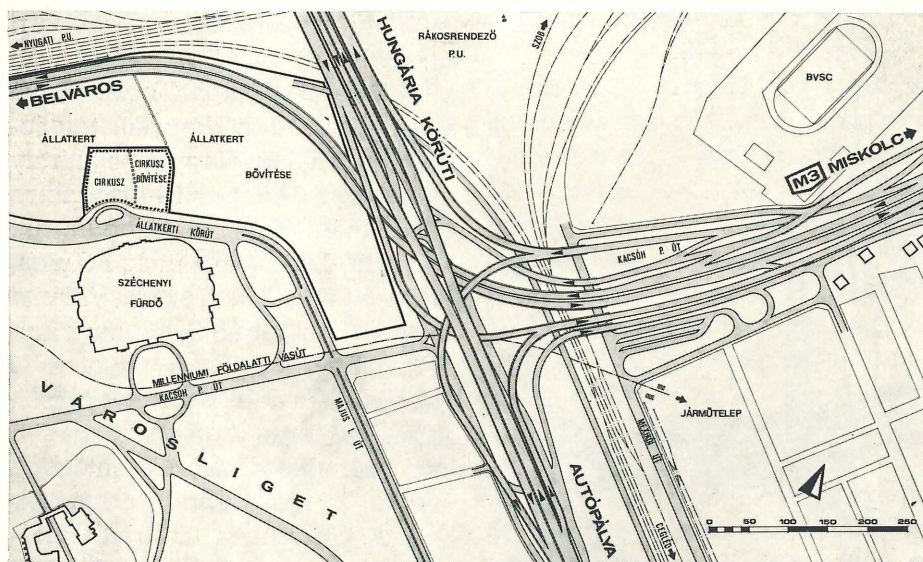
Az autópályák „külön hálózata” lényegében szerves része az *egyeséges úthálózatnak*. Szerepét csak az úthálózat alacsonyabb kategóriájú útvonalaival együtt tudja maradéktalanul betölteni. A hálózat legnagyobb részét (több mint felét) a *városi autóutak és főforgalmi utak* sűrű szövevénye alkotja. Ezek a budapesti városszerkezet történelmileg kialakult legjellegzetesebb útvonalai. Lényegében minden bevezető országos útvonal (Bécsi út, Kerepesi út, Jászberényi

út, Üllői út, Soroksári út, Fehérvári út, Balatoni műút, Budakeszi út stb.), vagy a jelentősebb körirányú vagy észak-déli kapcsolatot jelentő útvonalak (Nagy Lajos király útja, Dózsa György út – Mező Imre út – Hámán Kató út, Nagykörút, Kiskörút, Duna-parti utak, Fő utca, Mártírok útja, Alkotás utca, Villányi út vagy Bocskai út, Schönherz Zoltán utca stb.) a városi autóutak és főforgalmi utak hálózatának részei. Ezenkívül természetesen még igen sok, már ma is nagy jelentőségű útvonal is része ennek a hálózatnak. A környéken az egyes településeket összekötő útvonalak tartoznak ebbe a kategóriába.

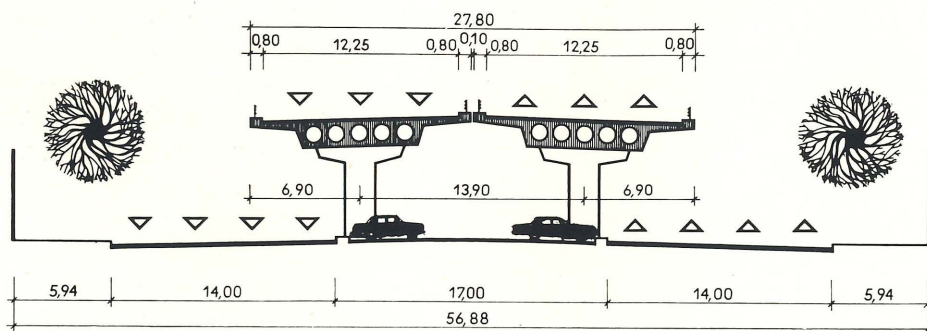
A *forgalmi utak* a forgalmi úthálózat legalacsonyabb kategóriájába tartozó, de nem csekély jelentőségű szakaszai. Meglevő vagy létesítendő, és az előbbi kategóriákon felül még forgalmi jelentőségű útvonalak tartoznak ide (rakparti utak, belvárosi észak-déli egyirányú útvonalpár, Erzsébet királyné útja, Gubacsi út, Hármashatár-hegyre vezető út stb.).

A teljes forgalmi hálózatot egészíti ki és teszi valóban teljessé a gyűjtőutak és lakóutcák nélkülözhetetlen, szövevényes rendszere. Ez utóbbiakat az általános városrendezési terv már léptékénél fogva sem tüntetheti fel. Egy-egy terület egység részletes rendezési vagy forgalmi rendezési terve foglalkozik velük.

Előbbiekben körvonalaztuk Budapest és környéke leendő úthálózati rendszerét. A továbbiakban röviden, néhány példa bemutatásával, vázolnunk kell e rendszer kialakításához, kifejtéséhez



52. ábra. A Hungária körút és az M3-as autópálya tervezett csomópontja



53. ábra. A Hungária körúti autópálya minta-keresztszelvénye

szükséges tervezési, építési tevékenység jellegét. Foglalkozunk a meglevő útvonalak fejlesztésével, ezenkívül új útvonalak kialakítása, és az útvonalhálózat sűrítése feladataival.

A meglevő főútvonalak fejlesztése

Budapest javasolt közúti forgalmi hálózata jelentős részét a meglevő főútvonalak alkotják. Ezek az utóbbi évek számottevő fejlesztési

munkái ellenére sem tudják az ugrásszerűen megnövekedő forgalmat megfelelően lebonyolítani. Vonalvezetésük, keresztmetszeti kialakításuk, burkolatuk vagy egyéb (a már jelentkező, illetve előrebecsülhető igények által meghatározható) műszaki jellemzőik többnyire nem korszerűek. Nagy részük még a lóvontatás időszakának jegyeit viseli, más részük a gumiabroncsos járművek fokozatos fejlődése során változó köve-

telmények miatt szorul alapos fejlesztésre. E fejlesztés az elkövetkező időszak fontos feladata, és a lehetőségek mérlegelésével négy módon lehetséges.

Az útvonalak szélesítésére példa a forgalomnak félszélességben már átadott vagy első ütemben autópályaként használt M1-es, M7-es autópályák teljes-szelvényű kiépítése lehet. Az M7-es út (az úgynevezett „balatoni út”) második pályáját már építik és jelentős szakasza a közelmúltban el is készült. A bevezető főútvonalak többségét is szélesítéssel, a korszerű kereszt-szelvény kialakításával kell fejleszteni. Ilyen szélesítés szükséges a pesterzsébeti városközpont folyamatban levő rekonstrukciójával összhangban a XX. kerületi Dózsa György úton a Határ út és Nagy Sándor utca között, a Váci út újpesti szakaszán vagy Albertfalván a 6-os úton.

A meglevő szélességen belül az út kereszt-szelvényét korszerűsítik, pl. a Soroksári utat a Máriássy utca és a Határ út között, a Váci út Angyalföldön át vezető szakaszát, vagy a Fehérvári utat a Móricz Zsigmond körtér és a Kondorosi út között. Megvalósult példa a Nagyszöllős utca, amely a dunántúli (M1-es: Győr – Tatabánya; M7-es: Balaton – Székesfehérvár) autópályák forgalmának egyik városi bevezető szakasza, és az ennek folytatásában levő Bocskai út, illetve Schönerherz Zoltán utca is.

Meglevő Duna-hidak átépítésére, illetve szélesítésére az általános városrendezési terv körülbelül 30 éves távlatán belül kerül sor. A lehetőségek és célszerűség

mérlegelése alapján az Árpád-híd szélesítése, a Szabadság-híd esetében (megközelítően a mai híd helyén) a követelményeknek megfelelő új híd létesítése indokolt. Szükséges a Csepelre vezető és a kiszélesített Kikötői főúthoz kapcsolódó Kvassay-híd bővítése, valamint a Dózsa György út és a Török Flóris utca között, a mai Kossuth Lajos utcával közel párhuzamosan építendő új útvonalhoz csatlakozó Gubacsi-híd átépítése is.

A legrosszabb Budapest környéki átkelési szakaszok kiiktatása a Budapestre bevezető főútvonalak egyes szakaszait érinti (pl. a Bécsi úton bevezető 10-es út pilisvörösvári, vagy a Jászberényi úton, illetve a Kőrösi Csoma Sándor úton, majd a Kőbányai úton érkező 31-es út maglódi átkelési szakaszát). A közelmúltban építették meg a 11-es út új nyomvonalának első szakaszát Budakalász és a Duna között. Ez a munka már ebben az ütemben is kettős haszonnal járt: egyrészt a Duna-kanyar forgalma nem kényszerül a balesetveszélyes, elavult budakalászi átkelési szakaszra, másrészt Budakalász központja mentesül a 11-es útnak a településen eddig átzúduló forgalmától.

A forgalmi úthálózat sűrítése

Mind a fővároson belül, mind annak környékén új forgalmi igények, ill. forgalmi áramlatok felépítésével kell számolni. Ehhez járul még a sebesség és teljesítőképesség növekedése folytán felmerülő számos újabb követel-

mény, amelyeket a meglévő útvonalak korszerűsítésével már nem lehet kielégíteni. A fokozódó igények az úthálózat célszerű sűrítését követelik. Ez a feladat is az észszerű lehetőségeket figyelembe véve több módon oldható meg.

Új, bevezető gyorsforgalmi útvonalak kiépítése

Az északi irányból, Vác felől érkező M2-es út lényegében az egyetlen, amely a történelmileg kialakult Váci út nyomvonalán, de annak jelentős korszerűsítésével épülhet meg. Az összes többi autópálya új nyomvonalon érkezik a fővárosba. Az M1—M7-es autópályák, a törökbálinti elágazás és az Őrmezei-csomópont között meglévő egyetlen, rövid autópályaszakasz felhasználásával, bevezető szakaszukon közös nyomvonalon épülnek tovább. A Debrecen felől érkező M4-es és a Szeged felől jövő M5-ös autópályák tervezett bevezetése Pesterzsébet és Kispest között, a Nagykőrösi útvonalában létesül. Ez utóbbihoz kapcsolódik az M51-es autópálya is. A Pécsről bejövő M6-os az M7/A-val (balatoni—velencei-tavi tehermentesítő autópálya) közösen vezet be Nagytétény alatt a Duna-parton, Budafokon úgyszintén, de a Duna-meder jelentős szűkítésével, nagyszabású folyam szabályozási munkák összehangolt megvalósításával, míg északi szakaszán a kellő szélességűre szabályozott Szerémi úton. A Miskolc—Hatvan felől érkező M3-as autópálya Rákospalotán át, a MÁV-körvasút után, a Kacsóh Pongrác

úti lakóteleptől nyugatra, korábban már e célra lefoglalt terület sávon vezet a Hungária körüti autópálya városligeti csomópontjáig. A Duna-kanyar forgalmát lebonyolító M11-es út Békásmegyer egy részén, illetve Budakalász területén új nyomvonalra kerül. Új bevezető útszakasz kapcsolja majd össze Rózsavölgyön keresztül az M1-es és M7-es autópályák forgalmát Dél-Budával.

Új dunai átkelőhelyek létesítése

A budapesti Duna-hidak az ország keleti és nyugati része csatlakozási szempontjából igen fontosak, a Dunával elválasztott főváros, illetve a budapesti agglomeráció úthálózatának ugyanakkor kulcsfontosságú szakaszai. A tervezési időszakon belül, a várható igények figyelembevételével néhány új híd létesítése szükséges. Az általános rendezési terv Csepel és Budafok között új Duna-híd építését irányozza elő. Ez az új híd a rózsavölgyi bevezetés forgalmát és a déli városrészek egymás közötti kapcsolatát hivatott szolgálni. A Hungária körüti és dunántúli autópályákat összekapcsoló új híd a Déli összekötő vasúti híd szomszédságában épül fel. Új hídra lesz szükség a helyi forgalom lebonyolítására Újpest és Óbuda között az északi összekötő vasúti híd közelében. A Lánchíd és a Margit-híd tehermentesítése érdekében a Belváros és Víziváros között közúti alagút létesítését irányozza elő az általános rendezési terv. Ez az alagút Budán a Csalogány utca tengelyében indul és a pesti oldalon

előreláthatólag a Báthori utca mentén kapcsolódik a felszíni úthálózathoz.

Végül a környék forgalmi kapcsolatainak fejlesztése érdekében a soroksári Duna-ág áthidalása szükséges Dunaharaszti és Szigetszentmiklós között.

Új belterületi útvonalak

Viszonylag kevés helyen létesülnek. Hosszú ideje elhatározott a Madách Imre út megnyitása. A IX. kerületi Gönczy Pál utca délkeleti oldalának jelentős bontása révén a mai 5-ös út Közraktár utca felől érkező forgalmát a Calvin térig lehet bevezetni. Újabb kör-, illetve észak-déli irányú forgalmi igények kielégítése miatt szükség lesz a Nagykörúttal párhuzamos újabb körútra is. Ennek a Soroksári út és a Baross utca közötti szakasza kialakulnak tekinthető, az Üllői út és a Baross utca közötti szakasz a józsefvárosi rekonstrukció során a közeljövőben már részben kiépül. A Baross utcától északra húzódó, újabb szakaszának végleges rögzítése azonban még további érlelést kíván. Szükség lesz a Rudas László utca közvetlen összekapcsolására az előbbiekben említett dunai alagúttal és a Hungária körút—Kacsoh Pongrác úti csomóponttal a Vidám-park és az Állatkert északnyugati peremén. Részletes vizsgálat szükséges még a Kőbányai utat tehermentesítő, lényegében a Salgótarjáni út vonalában folytatódó új belterületi útvonal nyomvonalának kijelöléséhez. Ugyancsak nincs eldöntve annak a régóta és számos esetben

felvetődött javaslatnak a sorsa, mely a Mező Imre utat a Dózsa György úttal összekötő új útvonal létesítését sürgeti.

A sűrűn beépített területek növelése miatt szükséges új útvonalak kiépítésére példa az épülő újpalotai lakóterület központján áthaladó és a Felszabadulás útját a Cservenka Imre utcával összekötő új útvonal létesítése. Ilyen jellegű útvonalak épülnek majd Békásmegyer, Őrmező, Gazdagrét lakóterületeinek beépítése során is. Több megvalósult példa közül érdemes utalni az Üllői úti lakótelep Dési Huber utca—Napfény utca íves tengelyére, mely megépítése óta a budapesti közúti forgalmi hálózatban jelentékeny szerepet tölt be.

Korábban szabályozott, de ki nem épített utak hálózatba való bekapcsolására példa a hegyvidék feltárására, meglevő utak tehermentesítésére szolgáló Brassói út vagy a Rácz Aladár utca. Mindkét útvonal jelentős szakaszán a már végrehajtott szabályozással hozták létre a szükséges közterületet. Meglevő szabályozáson belül létesítendő új útvonal a zuglói Fogarasi út külső szakasza is, amelynek kiépítését követően mód nyílik majd egy rákosszentmihályi jó, keresztezésmentes kapcsolat megvalósítására is a MÁV körvasút vonala felett.

Meglevő útvonalaknak magasabb kategóriába sorolása általában az egyes útvonalak vagy útszakaszok megnövekedett jelentősége, illetve a forgalom nagyarányú fejlődése miatt szükséges. Példá erre, hogy a vízivárosi rekonstruk-

ció teljes végrehajtása, valamint a Belváros—Víziváros között előirányzott Duna alatti közúti alagút megvalósítása a Csalogány utca korszerű kiépítését és a közúti forgalmi hálózatba való bekapcsolását teszi szükségessé.

Mindezt összevetve megállapíthatjuk, hogy míg az autópályák többsége új nyomvonalon vezet, a főforgalmi és forgalmi útvonalak legnagyobb része már kialakult, meglevő útvonal. Fejlesztésük lényegében a megnövekedett forgalom követelményeit kielégítő, korszerű, forgalomtechnikailag helyes keresztszelvénnel és burkolatépítéssel, illetve helyenként kisebb vízszintes és magassági vonalkiigazítások végrehajtásával megoldható. A teljes hosszhoz viszonyítva a közúti forgalmi hálózat elenyésző hányada olyan, amely akár a hálózat sűrítése, akár új, intenzív beépítésre kijelölt területen létesülő útvonalszakaszai miatt teljesen új útvonalként épülne meg. Ebből az a következtetés vonható le, hogy a budapesti közúti forgalmi hálózatfejlesztési feladatok többségét meglevő, leromlott, elhanyagolt vagy nem megfelelő keresztmetszetű főútvonalaink eddigénél kiterjedtebb, gyorsabb ütemű korszerűsítése alkotja.

Az utóbb mondottak természetesen a környék úthálózatára is vonatkoztathatók. Budapest környékén az új autópálya-szakaszok megépítésén, a bevezető főútvonalak korszerűsítésén kívül azonban kiemelkedő jelentőségű az alsórendű úthálózat rendbehozatala is. A kisebb, kevésbé jelentős tele-

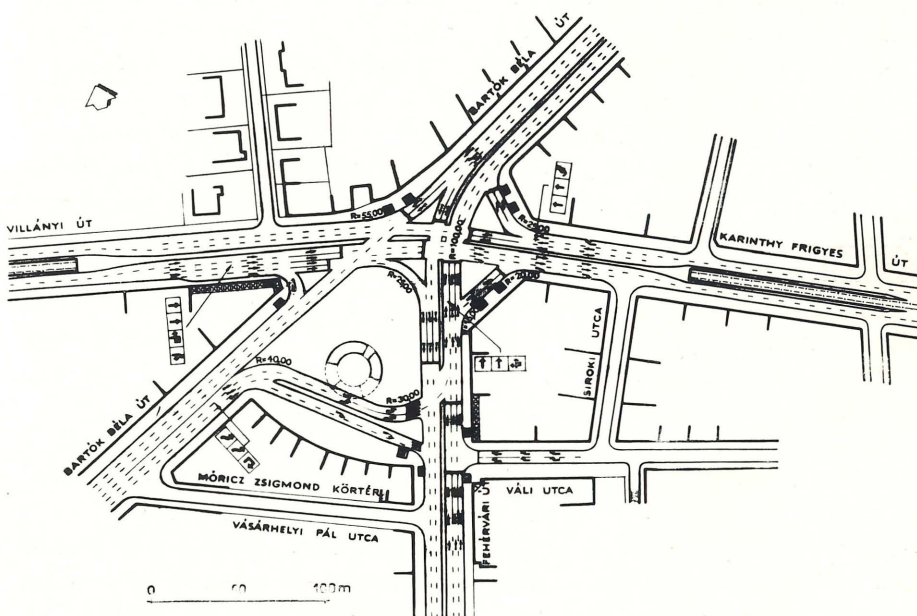
püléseket ugyanis zömmel ez a hálózat kapcsolja a Budapestet tehermentesítő, központi szerepre szánt, s ennek megfelelően jelentősebb fejlesztés előtt álló nagyobb településekhez.

Csomópontok fejlesztése ; szintbeni vasúti keresztezések felszámolása

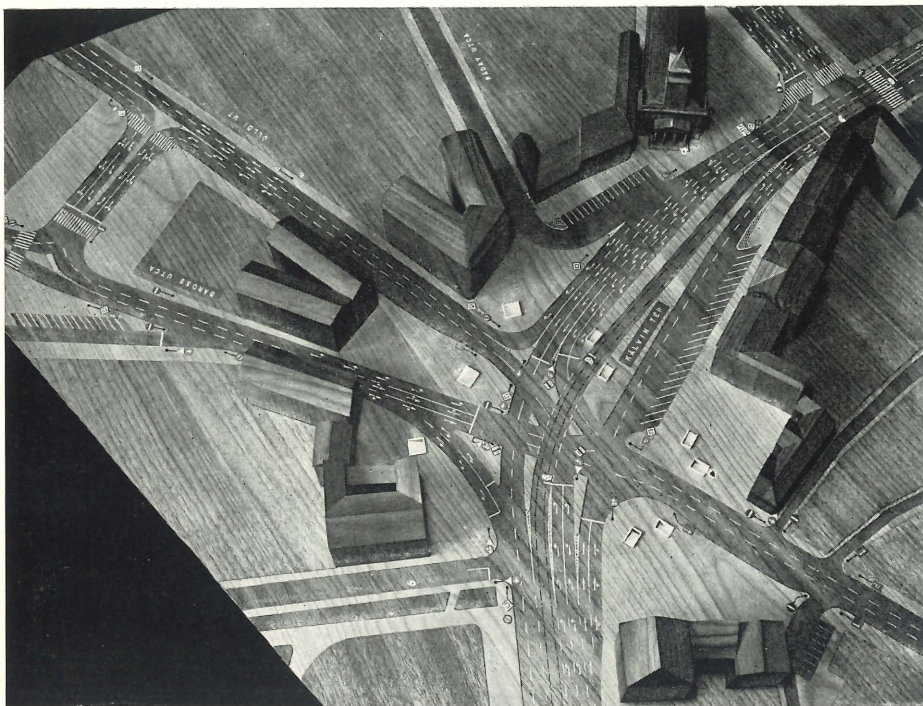
A vázolt módon kialakuló, a főforgalmi áramlatok irányának és nagyságrendjének megfelelő hálózat összehangolt, zökkenőmentes működésének egyik előfeltétele: csomópontjainak szerves beillesztése ebbe a hálózatba, illetve a zavaró nagyvasúti keresztezések mielőbbi kiküszöbölése. A 78,8 km hosszú városi autópálya-hálózat csomópontjain (ahol a csatlakozó vagy keresztező útvonalakkal való kapcsolat szükségszerű forgalmi és biztonsági igény) az autópályák forgalma csak elkülönített szinten vezethető át. A terv huszonhét ilyen, többszintes csomópontot irányoz elő; többek között a *Flórián téren*; a *Váci út és a Róbert Károly körút* találkozásánál; a *Kacsoh Pongrác út–Hungária körút* keresztezésében, a *Kerepesi út–Hungária körút* keresztezésében, az *Üllői út–Könyves Kálmán körút* keresztezésében stb. A *Hungária körúthoz* csatlakozó autópályák többszintes csomópontjainak rendezésére évek óta zártkörű tervpályázatokat írnak ki. Ezek alapján készülnek majd az egyes csomópontok kiviteli tervei. Többszintes csomópont épül majd Újpesten a *Váci út–Árpád út* találkozásában. *Rákospalotán az M3-as út–Felsza-*



54. ábra. A Baross tér Budapesten az első olyan csomópont, ahol a gyalogosforgalom súlylyesztett, nyitott téren át, a közúti forgalomtól elválasztva, a pályaudvar, a gyorsvasúti állomás és a környezet között zavartalanul bonyolódik le



55. ábra. A Mórícz Zsigmond körtér forgalmi rendezési terve



56. ábra. A Calvin tér forgalmi rendezési tervének makettje. A közúti forgalmat jelzőlámpák szabályozzák, kétszintes aluljáró gyalogos kapcsolatot biztosít a metró észak–déli és dél-budai vonalával, valamint a csepeli gyorsvasúttal

badulás útja keresztezésében, *Kispest és Pesterzsébet* határán az *M4-es—M5-ös út—Határ út* keresztezésében vagy az *M6-os út—Albertfalva—csepeli híd* főjének keresztezésében stb.

Ennél lényegesen nagyobb azonban azoknak a szintben elkülönített keresztezéseknek a száma, ahol a keresztező útvonal semmiféle kapcsolatban nincs az autópályával. Erre példa a *Reitter Ferenc utca, Erzsébet királyné útja, Gubacsi út* vagy *Fehérvári út* átvétele a „*Hungária körúti*” városi autópálya alatt.

Ugyancsak többszintes formában alakulnak ki a Duna-hidak hídfőinél létesülő csomópontok (Erzsébet-híd budai hídfő, Roose-

velt tér, Gellért tér, Boráros tér stb.). Az Erzsébet híd budai hídfője a villamosvasút megszüntetése után úgy fejleszthető tovább, hogy a mai kedvezőtlen keresztezés (az Árok utca—Gellért rakparti irány kiemelésével) megszüntethető. Szükséges az is, hogy a városi autópályák, valamint főforgalmi és forgalmi utak fontosabb csomópontjai is keresztezésmentesen épüljenek ki (*Marx tér—Calvin tér—Moszkva tér—Ferihegyi repülőtérre vezető út és Üllői út* csomópontja stb.). Az úthálózati terv előirányzata szerint összesen 72 többszintes csomópontja lesz a főváros közúti forgalmi hálózatának.

A budapesti forgalmi úthálózat-

ban jelenleg 91 szintbeni közút-vasút keresztezés van, 66 Budapest, 25 pedig a környék területén. Ezek forgalmukra és jelentőségükre nézve különbözőek. Tennyvaló szempontjából négy csoportra oszthatók:

Az I. csoportba tartozó szintbeni keresztezések a város forgalmát nagymértékben akadályozzák, ezért felszámolásuk sürgős feladat.

Példa erre a mai 5-ös út (XX. kerület, Ócsai út, illetve Marx Károly út) és a keresztező MÁV keletibeli vonal, illetve a BKV ráckevei elővárosi vasútvonala; valamint a IV. kerületi Árpád út és a MÁV szobi vonal kereszteződése.

A II. csoport — ezt követően — a közeli jövő építési feladatait tartalmazza.

Példa erre a Szegedi út és a MÁV szobi vonala, valamint a 4-es út (XVIII. kerület, Vöröshadsereg útja) és a MÁV lajosmizsei vonal kereszteződése.

A III. csoportba tartozó keresztezések szintben elkülönített megoldása csak a későbbi jövőben várható. Szintbeni elrendezésük korszerűsítése azonban addig is szükséges.

Példa erre a 10-es út (Bécsi út) és a MÁV dorog—esztergomi vonal kereszteződése.

A IV. csoportba tartozó keresztezések kevésbé jelentősek, szintbeni elrendezésük, korszerű kialakítás mellett a jövőben is elfogadható.

E csoportosítás figyelembevételével a közút-vasút keresztezések terén a következő építési, ill. korszerűsítési feladatok szükségesek:

	I.	II.	III.	IV.	Össze- sen
Budapesten	10	11	21	24	66
A környéken	2	2	—	21	25
Összesen	12	13	21	45	91

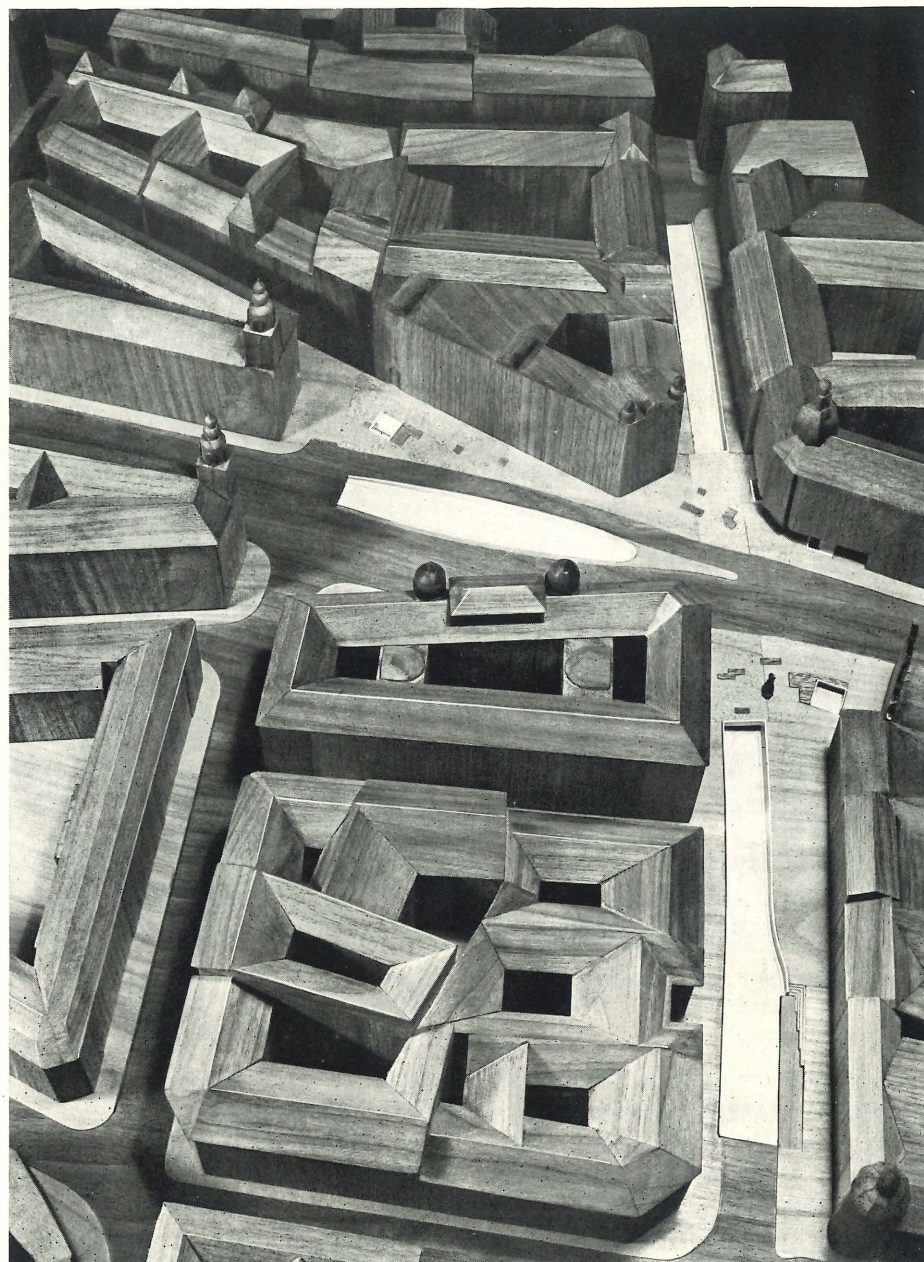
A közlekedés egyéb közúti létesítményeinek fejlesztése

Az előbbieken körvonalazott elgondolások alapján Budapesten is megkezdődött az úthálózat megelőző időszakhoz képest gyorsabb ütemű fejlesztése. Igen sok, ehhez szükségszerűen hozzátartozó létesítmény fejlesztése, gyarapítása azonban még hátra van. A gépkocsi-telítettség idejében várható több mint félmillió budapesti személygépkocsi a becslések szerint megközelítően 10 km² kiterjedésű *szervizterületet* igényel. A területfelhasználási terv adta lehetőségeket kihasználva mód nyílik a régen esedékes *MÁVAUT-* és *TEFU-telepek* létesítésére, de az ugyancsak sürgős fejlesztést igénylő javító- és szervizállomások számának növelésére is. A fejlesztésnek mindezek mellett ki kell terjednie *parkolóhelyek, garázsok, üzemanyag-kimérőhelyek* építésére. Ezek pontos helyének kijelölése, területigényük meghatározása már részletes tervezés feladata. Az eddigi vizsgálatok és tervek alapján az már bizonyosra vehető, hogy a

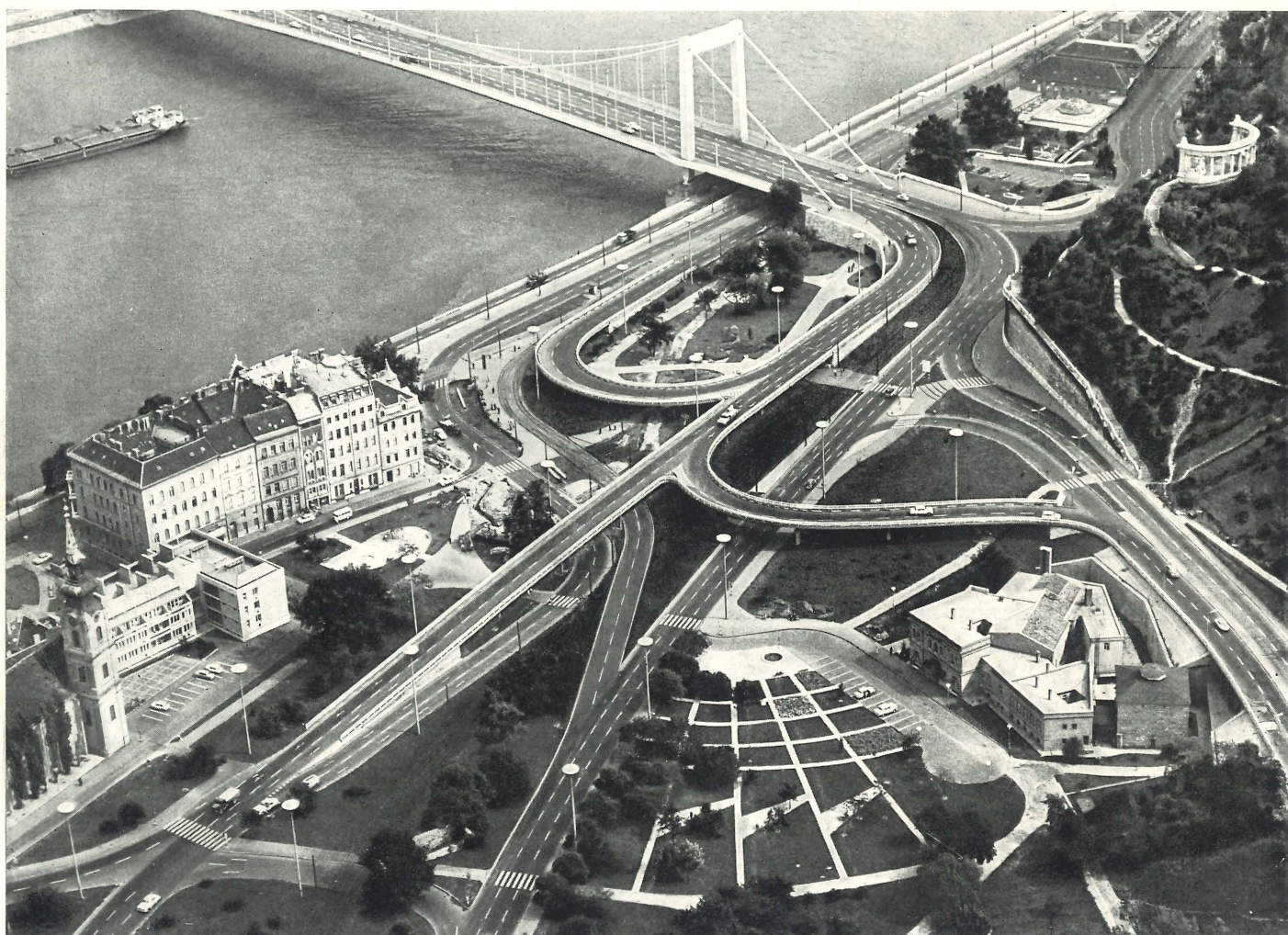
parkolóhely-igények maradéktalan kielégítésére (és ez a világ minden részéről összegyűjtött tapasztalatokkal egybevág!) a főváros néhány részén nem lesz a jövőben sem lehetőség. Ilyen sa-

játos, összefüggő terület pl. a történelmi Belváros vagy a Vár.

A Belvárosban a parkolóhelyek alig kétharmada is csak hallatlan áldozatok árán (szükségszerű idő- és térbeni korlátozások, illetve



57. ábra. A Felszabadulás tér makettje. A Károlyi utca felől a Petőfi Sándor utcához és az Erzsébet híd irányába aluljáró teszi lehetővé a közúti forgalom keresztezésmentes lebonyolítását, a gyalogos aluljárók az észak-déli gyorsvasúti vonal Felszabadulás téri állomásához is vezetnek



58. ábra. Az Erzsébet híd budai hídfője a villamosvasúti közlekedés megszüntetése után (fotomontázs). Az Árok utca felől közvetlen útvonal vezet majd a Gellért rakpartra

költséges többszintű parkológarázsok építése) alakítható ki.

* * *

Az úthálózat és a közúti létesítmények fejlesztésének programját (a sorrendet és ütemezést) Budapesten a pénzügyi lehetőségek, valamint az anyag és munkaerő korlátai által szabott határokon be-

lül a következő körülmények befolyásolják:

a forgalomnövekedés és a baleseti statisztika alakulása az egyes útszakaszok és csomópontok műszaki és forgalomtechnikai állapotához viszonyítva;
a gyorsvasúti hálózat folyamatos építése, a nagy keresztmet-

szetű közművek felújítása vagy fejlesztése;

a városfejlődés iránya és a telepítéspolitika.

Mindezek mellett csak az *arányos fejlesztés* szemléletében lehetséges az az összhang, amely az általános rendezési terv célkitűzéseinek megvalósításához szükséges.

6. Vasutak, gyorsvasutak — kikötők, repülőterek

Budapest immár több mint száz esztendő óta helyi közlekedésének történetében feltűnő, hogy kezdetől fogva — a tényleges életkörülményekre figyelemmel — a főváros mindenkori közigazgatási határait túllépve fejlődött. Az első lóvasút, az 1866-ban épült Váci úti vonal is tulajdonképpen elővárosi jellegű volt, mert Újpestet (sőt már 1872-től meghosszabbítva Rákospalotát) és a fővárost kapcsolta össze. A helyi tömegközlekedést a következő évtizedek során is a környező települések igényeit figyelembe véve fejlesztették. Már a második világháborút megelőző időszakban a HÉV-vonalakon kívül a villamosvasúti hálózat további öt, az autóbushálózat nyolc helyen lépte át a főváros akkori közigazgatási határát. A fővárosi helyi közlekedés meghosszabbított viszonylataival, és a HÉV vonalaival kiszolgált környéki települések sokkal gyorsabban fejlődtek, mint a csak MÁV- vagy MÁVAUT-hálózattal érintett települések.

Településfejlődés és helyzetkép az idő szemszögéből

A városformáló tényezők között a természeti adottságok és társa-



59. ábra. A közúti tömegközlekedési eszközök zsúfoltsága bizonyítja, hogy a gyorsvasúti hálózat fokozott ütemű kiépítése Budapesten elengedhetetlenül szükséges

dalmi körülmények mellett, a technika (és ezen belül a közlekedés) fejlődése kiemelkedő jelentőségű.

Az első ipari forradalom Watt 1770-ben feltalált gőzgépével kez-

dődik. Ez a felfedezés a vasúthálózat kialakulásának megindítója is. Ettől az időszaktól kezdve gyarapodott rohamosan a Föld lakossága, ugrásszerűen növekedett a

városok száma és nagysága. A városfejlődést a laksűrűség növekedése, a zsúfoltság fokozódása jellemezte. A vasút ugyanis centripetális hatást fejtett ki, egyre több embert tömörített a városokba, amelyek területét korlátozta, hogy a városon belül csak lovas- és gyalogosforgalom volt ebben az időszakban.

A villamos- és a belsőégésű motorok feltalálása, alkalmazása a helyi közlekedésben tovább fokozta a városok fejlődését, de az előző időszyakkal ellentétben a város területének növekedését és a laksűrűség csökkenését eredményezte. A helyi tömegközlekedési eszközök és a személygépkocsik elterjedése ugyanis centrifugális hatást fejtett ki. Megkezdődött a városok szétterjedése. Ettől kezdve az időt joggal tekintjük a városfejlődés „negyedik dimenziójának”. Ez a folyamat figyelhető meg a budapesti agglomeráció közlekedése és területe változásában is.

A nagyvárosban és környékén lakók nap mint nap tapasztalják, hogy az „együttélő település-csoport” térbeli kiterjedéséből adódó távolságok leküzdése idővesztést és költséget okoz. Az idővesztés csökkentése érdekében törekszünk a közlekedés fejlesztése során a sebesség fokozására a biztonság és a gazdaságosság egyidejű szem előtt tartásával.

A városi közlekedést a naponta rendszeresen ismétlődő utazások jellemzik. Alacsonyabb sebességű közlekedés viszonylag szűkebb területet tud kiszolgálni még elviselhető utazási időkkal, míg nagyobb sebességű közlekedés

ugyanazzal az időráfordítással tagabb környéket tár fel. A nemzetközi gyakorlatban kialakult érték alapulvételével a város beépített területének fél átmérője ne haladja meg a tömegközlekedési eszközön 30 perc alatt megtehető távolságot. Ezek figyelembevételével Budapesten az útfelszíni tömegközlekedés átlagosan 16–18 km/óra utazási sebességével arányosan legfeljebb 8–9 km távolságban lehetne a város beépített területének a városközponttól mért szélső határa, ezzel szemben a város kiterjedése több irányban is meghaladta már e távolság kétszeresét. Az ingavándor-forgalomban részt vevők naponta átlagosan 2 óra 40 percet, de 38%-uk 3 óránál is többet kénytelen utazással tölteni – szemben az ugyancsak a nemzetközi gyakorlat szerint még elfogadhatónak tartott naponta másfél órás maximummal. A főváros közforgalmú tömegközlekedési hálózata azonban nemcsak sebesség, hanem szállítóképesség tekintetében sem tudja már a helyváltoztatási igényeket megfelelő színvonalon kielégíteni. Azt az utasforgalmat, amelyet Budapesten az időjárásra érzékeny, és az egyre növekvő gépjárműforgalom által zavart út-felszíni közúti tömegközlekedési eszközökkel kényszerülünk elszállítani, hasonló nagyságrendű külföldi városokban külön pályás gyorsvasutakkal bonyolítják le.

A környéki forgalom mintegy kétharmadát szolgáló MÁV-közlekedés legnagyobb hátrányai a lassúság, az átszállások okozta idővesztés, a napközben több órára kiterjedő vonatmentes időszakok,

a vonatok zsúfoltsága és civilizálatlan körülményei. Az ingavándorforgalom jelentőségét nem az utasok száma fejezi ki kellőképpen, hanem az utaskilométer-teljesítmény, amely Budapest környékén több mint egyharmada a fővárosi villamosvasút és autóbusz együttes napi teljesítményének.

Mindezek következtében a budapesti agglomeráció lakossága napjainkban aránytalanul sok időt kénytelen közlekedésre fordítani, a zsúfoltság a legtöbb vonalon szinte állandó, és a balesetek száma is aggasztóan alakul.

Minthogy az utazási távolságok nagyságrendi csökkentése megoldhatatlan, a lakosság szélesebb rétegeit érintő, jelentős időmegtakarítást csak gyorsvasúti vonalokból és gyorsforgalmi utakból álló, a fővárosra és környékére egyaránt kiterjedő *gyorsközlekedési rendszer* kiépítésével lehet elérni. A személygépkocsi és a közforgalmú tömegközlekedés közötti munkamegosztás aránya így válik ésszerűvé, és a gépjárműforgalom által leginkább igénybe vett főútvonalak is csak ily módon tehermentesíthetők. E gyorsközlekedési hálózat megvalósítása már megkezdődött, s ez a budapesti agglomeráció településszerkezetének, a lakástelepítésnek, a központok rendszerének egyik fő meghatározója.

Budapest és környéke általános városrendezési terve, valamint az ezzel összefüggő közlekedésfejlesztési terv a *városi gyorsvasúti (metró-) vonalakat, az elővárosi gyorsvasúti (korszerűsített HÉV-) vonalakat, valamint a MÁV leg-*

nagyobb ingavándor-forgalmú vonalain bevezetendő korszerű *elővárosi gyorsvasúti* üzemet közlekedéspolitikai egységnek tekinti. Csak a felsorolt vonalak szoros együttműködésével létrejövő hálózat elégítheti ki a kor színvonalának megfelelően a budapesti agglomeráció lakossága helyváltoztatási igényeit. Az együttműködés gyakorlati megnyilvánulásai: a célszerű munkamegosztás, a kényelmes és veszélytelen átszállóhelyek, az összehangolt menetrendek és az egységes viteldijrendszer (jó példa ilyen együttműködésre Bécs, Hamburg, Stockholm, Hannover és legújabban München agglomerációjának közlekedési hálózata). A hálózat tehát részben új vonalak építése, részben meglevők gyorsvasúttá fejlesztése nyomán alakul ki.



60. ábra. A budapesti közlekedés jövődjének gerince: az időjárástól és a géjárműforgalom zavaró hatásaitól független üzemű gyorsvasút

Gyorsvasúti vonalak

Az általános városrendezési terv három (átmérős) *városi gyorsvasúti vonal* létesítését irányozza elő, ezek:

Fehér út—Déli pályaudvar (kelet—nyugati);

Rákospalota—Újpest—Kispest (észak—déli);

Budafok—Újpalota.

A *kelet—nyugati vonalat* 1972. decemberében, teljes hosszban, üzembe helyezték.

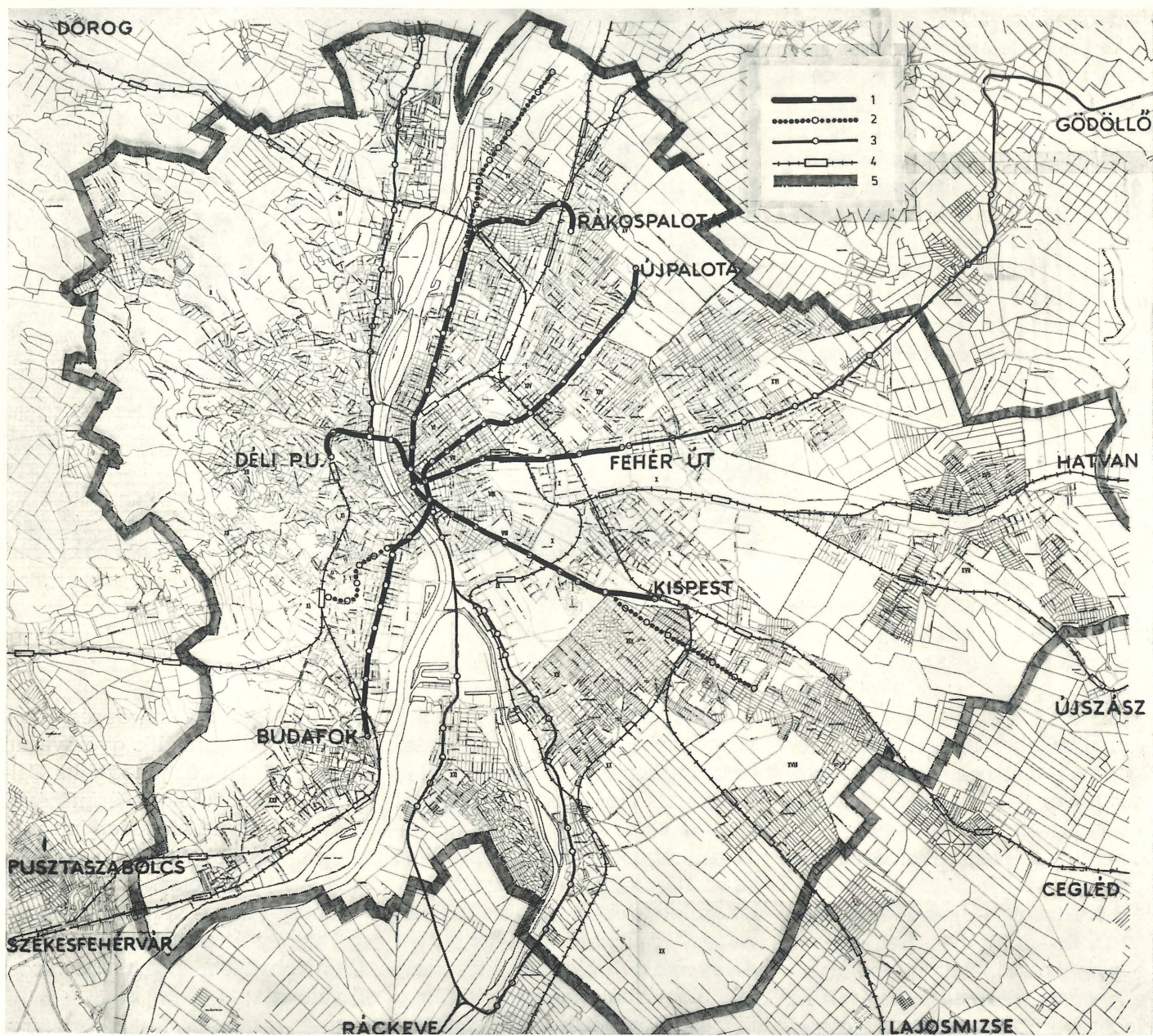
Az *észak—déli vonal* Rákospalota központjától Újpesten át, majd a Váci út, a Belváros és az Üllői út alatt Kőbánya—Kispest MÁV-állomásig vezető törzsvonala kialakulnak tekinthető; középső szakasza a Nagyváradi tér és a

Deák tér között már épül. Tanulmányozzák a Váci út újpesti szakasza, valamint a Megyeri út alatt haladó elágazó vonal lehetőségét is; ennek a Szilas-patakon túli (felszíni) meghosszabbítása szolgálná Káposztásmegyer északnyugati lakóterületét. A távolabbi jövőben elágazó vonal létesülne az észak-déli vonal déli végén is. Ez a Határ úti állomásból ágaznék ki és a Kispesti Vöröshadsereg útján folytatva egészen a Szarvascsárda tért vezetne.

A *harmadik vonal* Budafok—Fehérvári út—Calvin tér-i, valamint a Bosnyák tér—Újpalota-i szakaszai kialakultak. A Calvin tér—Bosnyák tér-i szakaszra azonban többféle terv készült:

Az *általános rendezési terv szerint* a harmadik gyorsvasúti vonalat átmérős jelleggel a Calvin tértől az Astoria érintésével a megnyitandó Madách Imre út, az ennek folytatásában kiszélesítendő Dob utca, majd a Damjanich utca—Népstadion út—Thököly út alatt lenne célszerű továbbvezetni (erzsébetvárosi változat);

A *közlekedésfejlesztési tervben szereplő javaslat szerint* a dél-budai vonal félátmérős jelleggel csupán az Astoriáig vezetne; Zuglót és Újpalotát a kelet—nyugati vonal Népstadion állomásából elágazó, a Lumumba utca és a Thököly út alatt továbbvezetendő vonala tárná fel;



61. ábra. Budapest tervezett gyorsvasúti hálózata

Újabb elgondolás szerint a dél-budai vonalat a Calvin tértől a Rákóczi tér, a Köztársaság tér és a Baross tér érintésével lenne kívánatos a Thököly útra vezetni (józsefvárosi változat).

Az említett három alapváltozaton kívül még két további kombináció is felmerült. Az egyik az erzsébetvárosi változat módosulata, amely a vonalat a Calvin tér – Astoria – Madách Imre út érintésével a Baross térre vezetné és innen a Thököly út alatt folytatná útját; a másik Dél-Budát (a Calvin tér elkerülésével) a Boráros térrel, valamint a Nagykörút déli részével kötné össze, és innen a Köztársaság tér érintésével vezetné tovább a vonalat a Baross tér és Thököly út irányába.

A közlekedésfejlesztési tervben szereplő javaslat viszonylag a legolcsóbban kivitelezhető, és hamarabb valósítaná meg Zugló és Újpalota gyorsvasúti összekötését; hátránya azonban, hogy e szárnyvonalon csak ritkább gyorsvasúti forgalmat lehetne lebonyolítani. További hátránya, hogy a Dél-Budát feltáró vonal véglegesen is csak félátmérős jellegű maradna, és ezért, éppen a belvárosi szakaszán kevésbé lenne kihasználható.

A józsefvárosi változat vízszintes vonalvezetés szempontjából kedvező, további előnye, hogy érintené a Baross teret is. Hátránya viszont, hogy a hagyományos Dél-Buda – belvárosi, illetve Rákóczi úti kapcsolat csak átszállással, illetve kerülő úton volna megvalósítható, és a Józsefváros kevésbé forgalmas részei alatt, a kialakult út- és tömegközlekedési hálózattól



a)



b)



c)



d)

62. ábra. A harmadik gyorsvasúti vonal változatai

a félátmérős változat; b józsefvárosi változat; c Boráros téri változat; d Baross teret érintő erzsébetvárosi változat

független irányban vezetne. Részben ugyanezek a hátrányok jellemzik a Boráros téri változatot is.

Mindezekre figyelemmel az általános városrendezési terv készítői úgy vélik, hogy a már meglevő igények mielőbbi kielégítése, az erre leginkább rászoruló Szabadság-híd tehermentesítése érdekében először Budafok – Astoria között lenne célszerű a harmadik gyorsvasúti vonalat megépíteni (ez eddig összhangban lenne a közlekedésfejlesztési terv elgondolásával is), majd az Erzsébetváros rekonstrukciójával egyidejűen a vonalat a megnyitandó Madách Imre út alatt, esetleg a Baross tér érintésével lenne célszerű folytatni Zugló

és Újpalota felé. E vonal Calvin téri mélyállomásának a Csarnok tér felé létesíthető második kijárata a pesti Duna-part Szabadság-híd – Petőfi-híd közötti szakaszán, erzsébetvárosi állomásai pedig a Madách Imre út környezetében szolgálnák a kiterjesztendő városközpont forgalmát. Ez tehermentesítené a történelmi Belvárost.

Sem e változatokra, sem a dél-budai vonal Bartók Béla út – Kelenföldi pályaudvari elágazására vonatkozóan nem alakult még ki végleges álláspont. A gyorsvasúti vonalak tervezésének előkészítésével az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság foglalkozik, mely a harmadik vonal középső szakaszá-



63. ábra Az elővárosi gyorsforgalom korszerű eszközei a villamos motorvonatok, ehhez hasonló járművekre lenne szükség a MÁV vonalain is

nak említett problémáján kívül egy *negyedik vonal* szükségességének és lehetséges változatainak vizsgálatát is napirendjére tűzte. Ez a vonal a Nagykörút alatt (vagy attól keletre) vezetve tenné teljessé Budapest metróhálózatát.

Elővárosi gyorsvasúti vonalak

A terv szerint a városi gyorsvasutak hálózatához négy (félátmérős) korszerűsítendő HÉV-vonal:

- a cinkota – gödöllői,
- a pesterzsébet – soroksári,
- a csepel – ráckevei,
- a békásmegyer – szentendrei

vonal csatlakozik. E vonalak és járműállományuk fokozatos kor-

szerűsítése, *elővárosi gyorsvasúttá* fejlesztése már hosszabb ideje folyamatban van.

A Budapesten egységesen kialakult 120 m hosszú peronok figyelembevételével a *városi gyorsvasúti vonalak* szállítóképessége 1,5 perces minimális követési idővel számítva 42 000, az *elővárosi vonalaké* 2,5 perces minimális követési idővel 21 000 férőhely/óra irányonként.

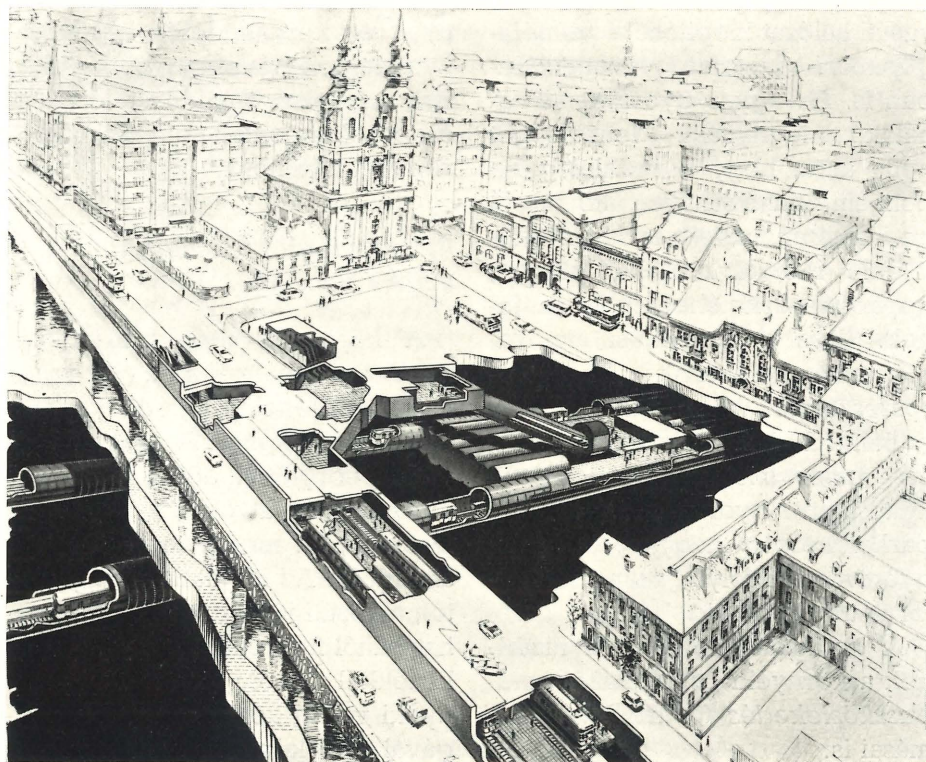
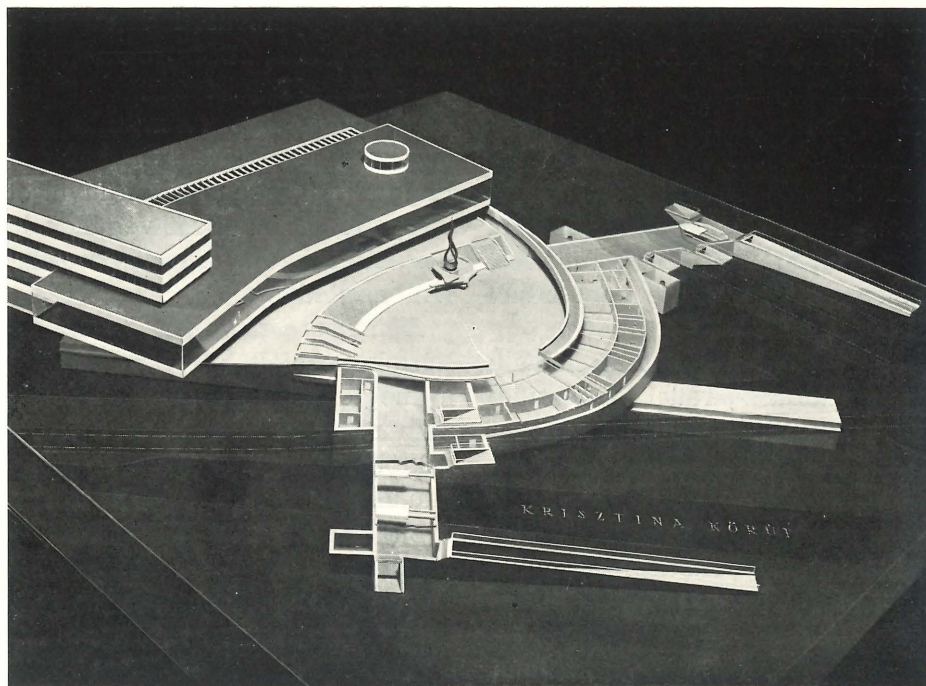
A felsorolt kétféle gyorsvasúti vonal a főváros határán belül együttesen 98 km-es hálózatot alkot, amelyből 56 km a városi, 42 km az elővárosi gyorsvasúti vonalak hossza. A városi gyorsvasúti vonalak 9%-a felszíni, 91%-a föld alatti, míg az elővárosi vonalak 18%-a föld alatti és 82%-a felszíni

vezetésű. Így a kétféle vonalból kialakuló hálózatnak csak 60%-át kell föld alatti vezetésben Budapesten megépíteni. E hálózat mélyvezetésű szakaszainak összhossza 17% körül lesz. A csak nagy költséggel létesíthető föld alatti vonalak hatékonyságát nagymértékben növelik a viszonylag kisebb költséggel gyorsvasúttá fejleszthető felszíni (elővárosi) vonalak, ha ez utóbbiak számára közvetlen, jól megoldott csatlakozás létesül a városi gyorsvasúti vonalakhoz. Ezt a célt szolgálja a szentendrei gyorsvasút föld alatti csatlakozása a kelet-nyugati gyorsvasút Batthyány téri állomásához, a Csepel-szigeti és pesterzsébeti gyorsvasutak tervezett föld alatti csatlakozása a második és harmadik metró-vonal Calvin téri állomásaihoz. Az elővárosi vonalak jelentőségét növeli, ha általuk a peremkerületi központok közvetlen megközelítése lehetővé válik. Ezért is célszerű a szentendrei vasútvonal föld alatti átvezetése Óbuda épülő központja alatt, a Soroksári úti vonal ugyancsak föld alatti átvezetése Pesterzsébet központján keresztül.

A gyorsvasúti hálózat és a felszíni tömegközlekedési hálózat között ún. *vertikális forgalommegosztás* megvalósítására törekszünk. Ez azt jelenti, hogy egy-egy útvonalon azonos jellegű utazásra csak egyféle közlekedési eszközt vehet igénybe az utazóközönség; az egyes útvonalakon forgalomban levő, különféle közlekedési eszközök tehát egymást kiegészítve kapcsolódnak egységes hálózattá. A vertikális forgalommegosztás alapja az egyes közlekedési eszkö-

64. ábra. A Déli pályaudvar és gyalogos előtere. A korszerű felszíni forgalmi csomópont mellett a gyalogos aluljárók süllyesztett, nyitott térbe vezetnek, a megnagyobbított pályaudvarhoz közvetlenül kapcsolódik a kelet-nyugati gyorsvasúti vonal végállomása.

zők legcélszerűbb alkalmazási területe; feltétele az olyan átfogó viteldíjrendszer, amely a különféle vonalakat az egységes hálózat részeinek tekinti és lehetővé teszi, hogy az utazóközönség úticélját akár többféle közlekedési eszköz igénybevételével a leghamarabb elérhesse. A villamosvasúti és autóbuszvonalak a gyorsvasúti hálózat „hajszálerei”; feladatuk részben a gyorsvasútra ráhordó jellegű, részben a kisebb forgalmú városrészek utasforgalmának önálló kiszolgálása. E vonalak közül kiemelkedő jelentőségűek a meghosszabbított és korszerűsített Népköztársaság úti földalatti, valamint a gépjárműforgalom zavaró hatásától ugyancsak nagymértékben független különpályás, felszíni villamosvasúti vonalak. A város belső területén azonban a gyorsvasútnak kell a tömegközlekedés túlnyomó hányadát lebonyolítania. Ezért olyan gyorsvasúti hálózat kialakítására törekszünk, amely a város belterületén és a legforgalmasabb kivezető főútvonalakon teljesen átveheti a tömegközlekedést, hogy az azonos irány-



65. ábra. A Batthyány téri csomópont. A kelet-nyugati gyorsvasúti vonal és a Szentendrei HÉV vonal állomása a tér felszíne alatt közvetlen kapcsolatba került.

ba vezető villamosvonalak megszüntethetők legyenek (a ritkább megállóhely-kiosztású, mélyvezetésű gyorsvasúti vonalakkal párhuzamosan természetesen meg kell tartani az autóbushálózatközlését, már csak a lakosság azon el nem hanyagolható rétege miatt is, akik a mozgólépcsőket nem tudják igénybe venni).

A gyorsvasúti hálózat néhány gyorsautóbushálózattal kiegészítve azt eredményezné, hogy a fővárosi lakosság utaskilométer-teljesítményének 75%-a a teljes tömegközlekedési hálózat alig 20%-át jelentő gyorsközlekedési hálózaton bonyolódna le, a maihoz viszonyított kereken kétszeres utazási sebességgel. Ez alapvető fordulat Budapest és környéke tömegközlekedésében.

De fordulatot jelent a gyorsvasúti hálózat kiépítése a *személygépkocsi-használat* vonatkozásában is. Az egyes gyorsvasúti vonalak megnyitása lehetőséget nyújt arra, hogy a vonalak végpontjain, külső fekvésű állomásain ún. „park and ride” rendszerű (különböző szolgáltatásokkal ellátott) gépkocsi-parkolóhelyek létesüljenek. Ezzel közlekedési munkamegosztás keletkezik: a külső városrészekből a parkolóhelyben szűkölködő belterületre igyekvők egy része személygépkocsiját a külterületi gyorsvasúti állomás parkolóhelyén hagyja és innen gyorsvasúton folytatja utazását belterületi célpontjáiig.

A gyorsvasúti hálózatra fűződik a környéki és távolsági *autóbushálózatközlés* fővárosi végállomásai is.

A két gyorsvasúti vonal meteszéspontjában, a Belváros forgalmi hálózatához képest is kitűnően telepített, elsősorban nemzetközi és távolsági járatok céljait szolgáló Engels téri végállomáson kívül öt nagyobb autóbushálózati végállomás megfelelő gyorsvasúti kapcsolattal kell megoldani.

A magas színvonalú autóbushálózatközlés feltétele nem csupán a megfelelő járműállomány, hanem a szintbeni vasúti keresztezéstől mentes, kifogástalan burkolatú alsóbbrendű úthálózat is.

Budapest környékén a település-csoport-központok funkcióképességének alapfeltétele, hogy a központokat a környező településekkel egész nap sűrűn és olcsó viteldíjakkal közlekedő, rendszeres helyi autóbushálózatok kapcsolják össze. Ezeket a közintézmények és kereskedelmi létesítmények telepítésével egyidőben meg kell szervezni, enélkül a település-csoport-központok nem tudják szerepüket betölteni.

Elővárosi gyorsvasúti közlekedés a MÁV vonalain

A környéki közlekedésben a MÁV-vonalak szerepét, rendeltetését a történelmi fejlődés egyértelműen kijelölte. A nagy ingavándor-forgalmat adó települések többsége vasútvonalak, vasúti állomások, ill. megállóhelyek körül alakult ki. Az időjárási viszonyoktól, a közúti járműforgalom zavaró hatásaitól független, korszerű eszközökkel lebonyolított városkörnyéki vasúti közlekedés biztonságával és kényelmével jövőben

sem veheti fel a versenyt semmiféle más közlekedési ág. A környéki tömegközlekedés gerince tehát továbbra is a vasút marad. A vasúttól távolabb fekvő községek számára is csak átmenetileg jelenthetne viszonylagos fejlődést, ha a jelenlegi vasútállomásra ráhordó autóbushálózatokkal kombinált utazás helyett közvetlen budapesti autóbushálózatok létesülnének. A személygépkocsik elterjedése sem csökkenti a vasút szerepét. A vasútállomások, ill. megállóhelyek környékén nagyobb parkolóhelyek létesítésével, a „park and ride” rendszer bevezetésével a vasúton feltétlenül további forgalomnövekedésre kell számítaniunk. Ez a Budapestre bevezető közutak, valamint a nagyobb létszámú munkahelyek környezetében meglevő vagy létesíthető parkolóhelyek túlszűfoltásának elkerülése érdekében is elengedhetetlen. A vasút fejlesztése azokban a fejlettebb ipari országokban is szükségszerűnek mutatkozott (hasonló okok miatt), ahol egyébként jól kiépített autópályák vannak.

Mindezekre figyelemmel a MÁV ingavándor-forgalmat lebonyolító vonalain is szükséges és várható az utasszám-növekedés. Emiatt a jelenleginél gyorsabb, kényelmesebb és a csúcsidőn kívül is sűrűn induló vonatok szükségesek. A nagy, 55 km/óra körüli utazási sebességet a MÁV üzemi körülményei is megkívánják. Csak így lehet a távolsági vonatokéval azonos vágányon (ami még hosszú ideig fennmarad) a forgalmi igényeknek megfelelő sűrűségű a környéki forgalom. Az üzem gaz-

daságossága azt is megköveteli, hogy csúcsidőn kívül rövidebb szerelvények közlekedjenek.

A hajtott tengelyekre eső súly kívánatos aránya és a szerelvény oszthatósága érdekében motor-, pót- és vezetőállásos pótkocsiból álló, háromrészes vonategységeket célszerű kialakítani. Ezekből 3–12 kocsis szerelvények képezhetők. A jó gyorsítóképesség érdekében *25 kV-os villamos motor-kocsik* szükségesek. A már villamosított vasúti vonalak ellátása után a környéki forgalom érdekében megfontolandó a fővároshoz közel eső vonalszakaszokon a többi, egyébként csupán dieseleltetésre szánt, Budapestre befutó vasútvonal átmenővágányainak villamosítása is.

A MÁV elővárosi gyorsvasúti közlekedés lényeges előfeltétele az időjárási viszonyoktól független forgalmat lehetővé tevő jelző- és biztosítóberendezés; kulcskérdése azonban a villamos motorkocsis vontatás bevezetése. Adott vonal konkrét forgalmi körülményeire elvégzett számítások igazolták, hogy a hagyományos vontatási formához képest villamos motorkocsis vontatás esetén 35–40%-kal kevesebb kocsival 80%-kal több vonatpár indítható; tehát a szállítóképesség és a kiszolgálás színvonala ugrásszerűen javítható. Ugyanakkor a motorkocsis vontatás beszerzés és az üzemi költségek szempontjából sem kedvezőtlenebb, mint a mozdonyos üzem, noha a jelenleginél jóval színvonalasabb forgalom még költségemelkedést is indokoltta ténne.

A MÁV Budapest környéki vonalain a villamos motorkocsikkal lebonyolítandó elővárosi gyorsvasúti közlekedés bevezetése nem a jövő igénye, hanem a forgalom jelenlegi méreteit figyelembe véve, a lakosság, az ipari munkásság jelentős részének életviszonyaiban fennálló *elmaradás* mielőbbi felszámolása érdekében szükséges. Elsőrendű fontosságú ugyanis, hogy az ingavándor-forgalom a közelebbi és távolabbi jövőben egyaránt közforgalmú tömegközlekedési eszközökön, tehát vonaton és autóbuszon bonyolódjék le.

Az általános városrendezési terv közlekedési vonatkozású javaslati kidolgozása során mérlegeltük újabb közlekedési eszközök – az egysínű, és a függővasutak különféle fajtái, a légpárnás közlekedés – alkalmazási lehetőségeit is. Meggyőződésünk azonban, hogy a főváros és környéke tömegközlekedési problémáinak megoldásában a belátható távlatban nem számíthatunk az említett újabb közlekedési eszközökre. Ezek (legalábbis az eddigi tapasztalatok alapján) inkább különleges feladatok ellátására hivatottak. Nem bizonyultak alkalmasnak sem hálózatok képzésére, sem sűrűn elhelyezett megállóhelyek kiszolgálására; nem egyformán alkalmasak magasvezetésű, felszíni és föld alatti üzemre sem. A városi és városkörnyéki közlekedésben viszont mindezek elkerülhetetlenül szükségesek. Gazdasági megfontolások is a meglevő vasúti hálózatok továbbfejlesztése mellett szólnak.

Budapest vasúthálózat-fejlesztési terve (amelyet a KPM Vasúti

Főosztálya irányításával a MÁVTI dolgozott ki) a fejpályaudvarok, állomások és megállóhelyek korszerűsítésén kívül számos kevésbé látványos, de a főváros élete és termelőmunkája szempontjából igen jelentős, a teherforgalomra vonatkozó fejlesztési teendőt is tartalmaz. Ide tartozik a rendező pályaudvarok korszerűsítése, a darabáruforgalom és kocsirakományú közforgalom koncentrációja, egyes szakaszokon a vasúti pálya átbocsátóképességének fokozása. Ezek a vasútfejlesztési elgondolások a város többi fejlesztési teendőivel összehangoltan épültek be Budapest és környéke általános rendezési tervébe.

Kikötők, repülőterek

A hajózás keretében elsősorban az áruszállítás és az üdülőforgalom fejlődésével számolunk. Az áruforgalom fejlődése szorosan összefügg a közép-európai víziút-rendszer folyamatban levő kiépítésével. A rendezési terv számol a Csepel-sziget csúcsa nyugati oldalán települt Szabadkikötő további bővülésével, valamint a Batthyány téren korszerű személyhajó-állomás kialakításával.

A központi és nemzetközi hajóállomást első ütemben jelenlegi helyén, a Belgrád rakparton kívánják fejleszteni, illetve bővíteni. Későbbi ütemben szükség szerint igénybe veszik a Hámán Kató park és a Közgazdasági Egyetem közé eső partszakaszt és itt az elbontandó közraktárak helyén fejleszthető esetleg tovább a központi és nemzetközi hajóállomás.

Budapest polgári közforgalmú repülőterén, a Ferihegyen egyetlen fel-, ill. leszállópálya van. A forgalomnövekedés, a tranzitgépek „földi idejének” csökkentése, valamint az utasok kényelmének fokozása érdekében a repülőtér további fejlesztése szükséges. A terv számol a jelenlegivel párhuzamosan tervezett fel-leszálló-pálya, valamint új felvételi épület létesítésével. Ezekkel a repülőtér teljesítő-

képessége a jelenleginek mintegy háromszorosára növekednék. A repülőtér és a Belvárost összekapcsoló Üllői utat az észak-déli gyorsvasút megépítése után fejlesztik tovább.

Polgári közforgalmú helikopter-közlekedés iránti igények jelentkezése a belátható távlatban sem valószínű. Nem közforgalmú igényeket a városközpontoz vi-szonylag közel fekvő, kitűnő út-

hálózati kapcsolatú budaörsi repülőtér elégíti ki.

Bármilyen nagy is a vízi- és légi-forgalom jelentősége a nemzetközi személy- és áruforgalomban, a budapesti agglomerációt a vasutak teremtték meg; éppen ezért a vasúti közlekedés korszerű formái oldhatják csak meg a helyi és környéki tömegközlekedés problémáit, állíthatják helyre a lakosság „megbillent” időmérlegét.

7. A közműellátás néhány kérdése

Vannak a városi infrastruktúrának olyan ágazatai, amelyekről, amíg jól működnek könnyen megfeledkezünk, — ezek a közművek. De, ha akár a város rohamos növekedése következtében csorbát szenved az arányos fejlesztés, akár rendkívüli időjárási viszonyok, vagy egyéb okok miatt akadózik a vízellátás, ingadozik a gáznyomás, túlterhelődik a telefonhálózat, a közművek azonnal az érdeklődés homlokterébe kerülnek, mert a városi lakosság jogosan úgy véli, hogy a közművek normális működése nélkül a korszerű városi élet elképzelhetetlen.

A közművek iránti érdeklődés napjainkban fokozódik mind a lakosság, mind a hatóságok részéről. Ehhez hozzájárul, hogy a nagyforgalmú főútvonalak felújítása, de különösen a gyorsvasút-építéssel összefüggő műtárgyak, aluljárók építése kapcsán feltárultak az utca alatti létesítmények. Látható lett az addig rejtőzködő közművezetékek sokszor hatalmas mérete és sokasága. A városi polgár közvetlenül tapasztalhatta, hogy nemcsak az utcán, a felszínen van zsúfoltság, hanem az utca alatt is!

A közművek csoportosítása és jelentősége

A kialakult gyakorlat a legfontosabb közműveket három csoportba sorolja. Az úgynevezett vízgazdálkodási közművekhez a vízellátás, a csatornázás és vízrendezés, a második csoportba az elektromos-, gáz- és távhőellátás, a harmadikhoz a hírközlés tartozik.

Míg a vízgazdálkodási közművek egy-egy településhez vagy település-csoport-hoz kapcsolódnak (pl. regionális vízmű), addig az energiaellátás csak országos (sőt nemzetközi) kooperációs rendszerek segítségével oldható meg gazdaságosan.

A vízgazdálkodási közművek település-egészségügyi vonatkozásai ősidők óta ismertek. A városi lakosság tömörülése nyomán felmerült környezetvédelmi problémák megoldása (például a levegőtisztaság védelme) szempontjából az energiaellátás, főleg a távhőellátás korszerű megoldása különleges jelentőségűvé vált.

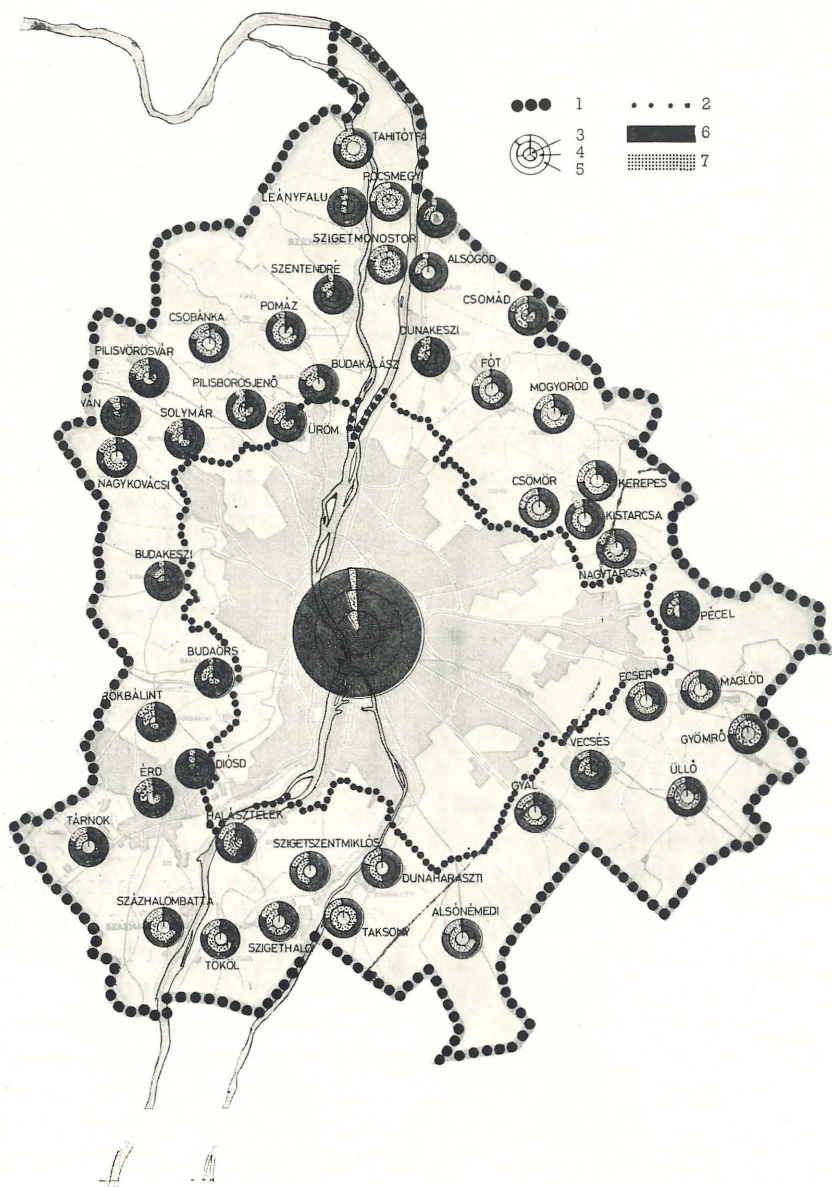
Vízellátás

Budapesten szinte minden utcában megtaláljuk az egyik legfon-

tosabb közműlétesítményt, a *vízvezeték*et, amely az életet és egészséget jelentő ivóvizet szállítja. Különböző statisztikák szerint a budapesti lakások 82 — 98 %-a ivóvízzel ellátott. E nagy eltérés felfogásbeli különbségből ered. Budapest kb. 640 000 lakásából mintegy 540 000 lakásba (kb. 84 %) van bevezetve az ivóvíz. További 50 000-ben (8 %) nincs vezetékek, de az épületben vagy az udvaron van vízcsap, és mintegy 50 000 lakásban csak úgy lehet a vízművek vezetékes ivóvizéhez jutni, hogy az utcán 100 — 300 m távolságban levő „nyomás kútról” hordják a vizet.

Cél, hogy a fővárosban a házi bekötéses lakások arányát 95 %-ra emeljük, az egészen ritkán beépített területeken lakó 5 % közikifolyós vízellátásban részesülhet. E program megvalósítása nagymértékű, arányos fejlesztést tesz szükségessé a *víztermelés*, a *gépi berendezések*, *tárolás* és *elosztóhálózat* tekintetében.

A vízellátás kulcsfontosságú része a *víztermelés*. E téren Budapest rendkívül kedvező helyzetben van. A Duna, illetve a Dunapartok révén kellő mennyiségű víz nyerhető. Jelenleg és a távlat-



66. ábra. Vízellátás mértéke Budapesten és környékén

1 agglomeráció határa; 2 Budapest határa; 3 ellátottság aránya 1968-ban; 4 ellátottság aránya 1980–1985-ben; 5 ellátottság aránya 2000-ben; 6 házi bekötéssel; 7 közkielnyelési módon

ban egyaránt erre támaszkodik Budapest, mind az ivóvíz, mind az úgynevezett ipari víz termelésében.

Az ivóvizet termelő telepek elhelyezkedésük szerint négy csoportba sorolhatók:

északi telepek: a szentendrei-szigeti, dunakeszi, kaposztás-megyeri és palotaszigeti kutak, valamint felszíni vízkivételi művek;

déli telepek: Csepel sziget-szentmihályi, valamint Budafok

és Budatétény Duna-partjaira telepített kutak;

középső telepek: a budaúj-laki, margitszigeti és lipótvárosi kutak, illetve galériák;

keleti telepek: a Dunától független — a XVI., XVII. és XVIII. kerületben levő — túlnyomórészt mélyfúrású kutak.

A középső és a keleti telepek nem bővíthetők. Így a víztermelés csak az északi és déli telepeken fejleszthető. Mindkét területen jelentős partszakaszok hasznosíthatók újabb kutak telepítésével. Azonban míg az északiak jobb minőségű vizet szolgáltatnak majd, a déliek erős vas- és mangántartalmuk miatt csak tisztítás után lesznek fogyasztásra alkalmasak. A tisztítási eljárás drága, ami a víz előállítási költségét jelentősen növeli. Viszont, ha északról további nagy átmérőjű vezetékeket fektetnének le a déli városrészek kiszolgálására (a kapcsolódó létesítményekkel együtt), akkor azok építési költsége már nem állna arányban a déli termelőtelepek víztermelési és -tisztítási költségeivel. Ezért a főváros beépített területének déli harmadát a távlatban is a déli telepekről kell ellátni ivóvízzel.

A főváros jelenlegi és távlati igényeit, valamint fejlődését figyelembe véve, az ivóvíztermelés szükséges mértékét m^3 /nap-ban kifejezve, a távlati fejlesztési tervek a következők szerint rögzítettek:

	1971 (tényleges)	1986	2000
Átlag	727 000	1 030 000	1 300 000
Csúcs	922 000	1 450 000	1 820 000

Az összes víztermelés 75%-át a jövőben is az északi telepek szolgáltatják; a déli telepek részese-dése kb. 20%-ra emelkedik. A közép-ső és keleti telepek jelentősége a fejlesztés folyamán csökken.

A mai csúcs-víztermelés kétsze-rezhetősége érdekében a Szent-endrei-szigeten további kútsoro-kat kell telepíteni, és a váci Duna-ágban újabb, nagy teljesítőképes-ségű, felszíni vízkivételi művet kell létesíteni, természetes szűrésű utó-kezeléssel. Az északi telepek össz-termelésének kb. $\frac{1}{4}$ részét a mes-terséges tisztítással működő fel-színi vízműnek kell szolgáltatnia. A déli termelőtelepek fejlesztése során a meglevő szigetszentmik-lósi telep bővítése, és a tököli partszakaszon új kútrendszer te-lepítése szükséges.

Budapest szomszédságában ez idő szerint hat községet (Pócsme-gyer, Szigetmonostor, Üröm, Bu-dakeszi, Budaörs, Halásztelek) a Fővárosi Vízművek lát el vízzel. E községek összes vízfogyasztása naponta kb. 5000 m³, tehát alig fél százalék a fővárosi csúcspogasz-tásnak.

A távlati tervek további négy-öt községet kapcsolnak a Fővárosi Vízművek rendszerére. Ily módon a Fővárosi Vízművek által kiszol-gált környéki községek együttes vízfogyasztása 1985-ben mintegy 18 000 m³-re, az ezredforduló táján kb. 22 000 m³-re becsülhető.

A budapesti agglomeráció 44 te-lepülésében ez idő szerint a lakos-ság mintegy fele kap vezetékes, ellenőrzött minőségű ivóvizet. Az érvényben levő határozatok sze-rint 1985-ig valamennyi környéki

településben meg kell valósítani a vezetékes ivóvízellátást; részben a Fővárosi Vízművek már említett kiterjesztése, részben a szentend-rei, érdi, tököl-szigetcsépi és váci regionális vízművek, valamint he-lyi vízművek révén.

Az utóbbi években egyre több panasz, észrevétel hangzik el a bu-dapesti ivóvíz minőségéről. A va-lamikor híres, jó ízű budapesti ivó-víznek ma kétségtelenül van mel-lékíze. Világszerte megoldatlan a különböző módon termelt vizek összekeverése után keletkező kel-lemetlen utóízek és szagok meg-szüntetése. Ugyanakkor a kutak-ból hagyományosan termelt víze is romlik, mert a Duna fokozódó szennyeződése miatt, alacsony víz-állás esetén a parti szűrésű kutak-ból termelt vizet is csíráltatítani kell. Javulás e téren csak jelentős hazai beruházások és a nemzetközi együttműködés fokozódása esetén remélhető.

Budapesten és környékén van néhány olyan üzem, ipartelep, amelynek technológiája lehetővé teszi, hogy a Duna ivásra alkalmat-lan szűrt vizét (illetve saját kútjuk vizét) használják. A fővárosban a Vízművek három ilyen, úgyneve-zett *ipari vízművet* tart üzemben. Ezek együttes víztermelése napon-ta átlagosan 64 500 m³, csúcspan 88 000 köbméter.

A termelt ipari víz nagyjából ará-nyos az igényelt mennyiséggel. Ez az ivóvíz-fogyasztásnak alig egy-tizede, tehát viszonylag kevés. En-nek okai, hogy kevés az olyan üzem, amely a rosszabb minőségű ipari vizet tudja használni, ezen-kívül az ilyen üzemek viszonylag

nagy területen, szétszórtan helyez-kednek el. A külön ipari csőháló-zat viszont aránytalanul nagy költ-séget jelentene. Többek között ezért is sok az ipari fogyasztás az ivóvíz-hálózatból.

Ahhoz, hogy a termelőtelepek-ről az ivóvíz a meglevő főnyomó-csövek szállítóképessége kihas-ználásával, megfelelő nyomás alatt a csőhálózaton keresztül eljusson a fogyasztókhoz, kellően mérete-zett *gépi kapacitás* is szükséges. A termelőtelepekről főnyomócsö-veken jut el a víz a pesti, illetve budai oldal alacsonyan fekvő terü-leteire, az úgynevezett „alapöve-zetbe”. E vízmennyiség jelentős részét számos szivattyúházon ke-resztül a főváros magasabban fekvő területeire „át kell emelni”. Néhány övezet többszöri áteme-léssel kapja az ivóvizet.

A távlati terv szerint lehatárolt övezetek megfelelő nyomásviszo-nyainak kialakítása érdekében az elkövetkező másfél évtized alatt a pesti oldalon kilenc új gépházat kell építeni.

Közismert, hogy a vízfogyasztás változó napszakonként, naponként és évszakonként is. Az ingadozá-sok egy részét *tároló-rendszer* (medencék, víztornyok) építésével lehet kiegyenlíteni. Amíg a ter-melt ivóvíz túlnyomó többségében a háztartásokba jutott, és az ipar csak elenyésző hányadot kapott, a napszakok közötti fogyasztási inga-dozást könnyű volt viszonylag kis térfogatú tározókkal kiegyenlíteni. Az ipar, és az ipari jellegű fogysz-tók részesedési aránya azonban az utolsó másfél évtizedben jelentő-sen (az 1947. évi 20%-ról 1969-ben



67. ábra. A vízellátás főbb létesítményei Budapesten és környékén

1 meglevő főnyomócső; 2 tervezett főnyomócső; 3 meglevő ivóvíztermelő telep; 5 meglevő felszíni vízmű; 6 tervezett felszíni vízmű; 7 agglomeráció határa; 8 Budapest határa

62%-ra) növekedett, és ezzel a Fővárosi Vízművek új nehézségekkel került szembe.

Az ipari és az ipari jellegű létesítmények hétköznaponként állandó mennyiségű vizet fogyasztanak. Csak a hétvégeken és a munkaszüneti napokon van lehetőség arra, hogy a lakások és ipari létesítmények egyre növekvő kívánalmaival amúgy is nehezen lépést tartó vízszolgáltatás megfeleljen a követelményeknek, és felkészüljön a fogyasztási ingadozások kiegyenlítésére. A tározók térfogatát jelentős mértékben növelni kellett volna. A bővítés azonban elmaradt az igényektől, 1971 végén a medencék és víztornyok összes térfogata csupán 170 000 m³ volt, ez a legnagyobb napi fogyasztásnak mindössze 17%-a. Az 1985-ig tervezett medenceépítések révén eléri a megfelelő arányt (kb. 33%), a tározók úrtartalma összesen kb. 475 000 m³ lesz. Az ezredforduló tájára becsült vízfogyasztás alapján a fővárosnak legalább 600 000 m³ tározási lehetőségre lesz szüksége.

A termelt és tározott vizet a 800–1600 mm átmérőjű főnyomócsövek, valamint a 300–600 mm átmérőjű gerincvezetékek juttatják el az egyes városrészekbe, ahol 100–200 mm átmérőjű elosztóhálózat ágazik le a fogyasztókhoz.

A vízcsőhálózat fejlesztésével kapcsolatban négyféle feladatot kell megoldani:

- fokozatosan fel kell újítani az elöregedett csőhálózatot;
- a város rekonstrukcióra kijelölt területein a kis keresztmetszetű



68. ábra. 1600 mm átmérőjű főnyomócső építése. Az ezredfordulóig kb. száz kilométer összhosszúságban kell még ilyen átmérőjű vezetéket fektetni Budapesten

régi vezetékek helyett nagyobb teljesítőképességű hálózatot kell lefektetni;

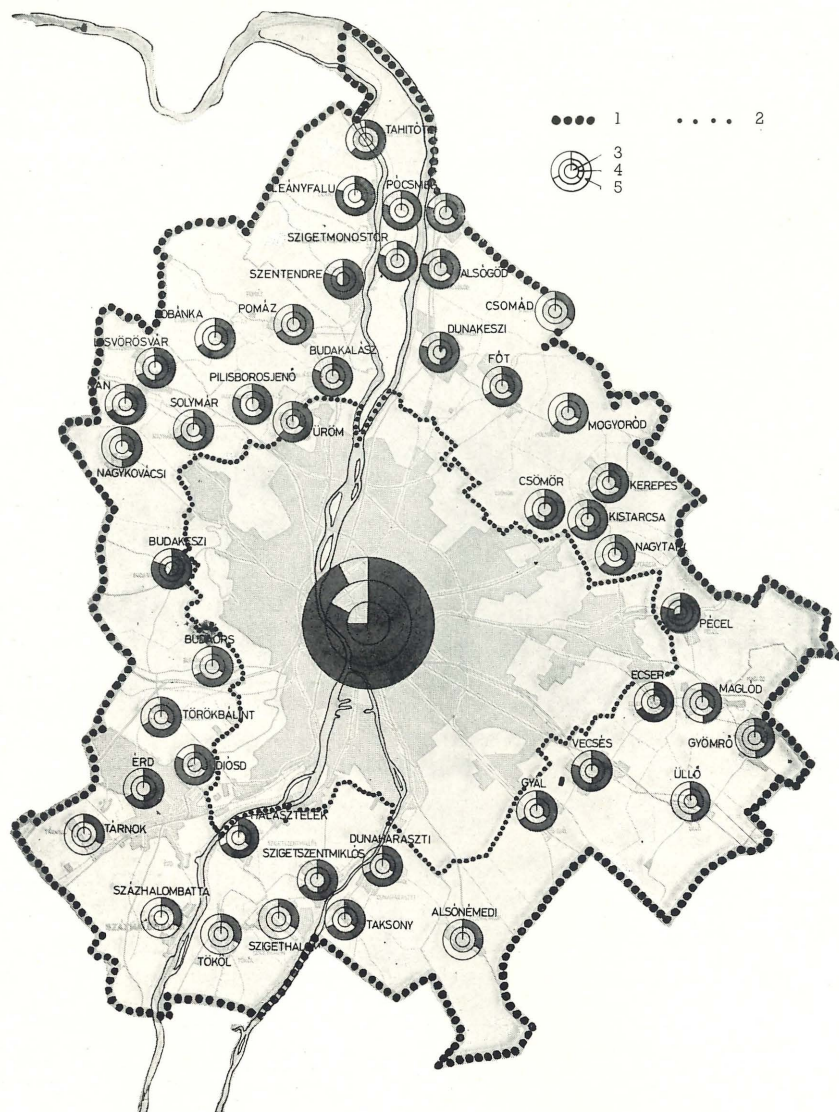
a már korábban beépített, de városi színvonalon még el nem látott területeket utólag kell magasabb színvonalú vízszolgáltatásban részesíteni;

az újonnan beépítésre kerülő területeket a vízcsőhálózatba be kell kapcsolni.

A meglévő csőhálózat jelentős része elavult. Emlékeztetünk arra, hogy a Fővárosi Vízművek 1968-ban ünnepelte fennállásának centenáriumát. A vízcsőhálózat felújítása érdekében évenként kb. 40 km hosszúságú, kis átmérőjű vezetéket kell átépíteni, és a gerinc-, valamint főnyomócsövekből kb.

100 km-t kell felújítani az ezredfordulóig. A már beépített területeken még kb. 500 km vezetéket kell fektetni. A tervezett lakóterületeken szükséges új elosztóhálózat becsült hossza összesen kb. 400 km. A főnyomócsövek és gerincvezetékek hálózatának fejlesztése keretében 1985-ig kb. 100 km hosszban kell új, nagy átmérőjű vezetéket építeni.

Az összes igényeket figyelembe véve, az elkövetkező másfél évtizedben évenként több mint 100 km vezetéket kell fektetni. Minthogy az elmúlt években általában 80–85 km-rel gyarapodott a főváros vízcsőhálózata, jelentős erőfeszítéseket kell tenni a csőfektetés szükséges arányú fokozására.



69. ábra. Szennyvízelvezetés mértéke Budapesten és környékén

1 agglomeráció határa; 2 Budapest határa; 3 ellátottság aránya 1968-ban, 4 1980–85-ben, 5 2000-ben

A napjaink sokszor tapasztalt vízellátási nehézségeivel még hosszú évekig számolnunk kell. A távlati tervek szerinti fejlesztések csak fokozatosan csökkenthetik a hiányosságokat. A VI. ötéves

terv végére a vízellátás négy alapelemének (csőhálózat, gépészet, tározás és termelés) fejlesztése remélhetően egyensúlyba kerül, és ennek eredménye az általában kielégitő vízszolgáltatás lesz.

Az elmúlt két évtizedben a vízellátás bővülésével nem fejlődött arányosan a csatornázás. A lakosság számos helyen a háztartásból eredő szennyvizet szikkasztó medencébe, nem egy esetben az út menti nyílt árkokba vezette. Ennek következtében néhány év után sok helyen megemelkedett a talajvíz. Nem elhanyagolható az elszívárgatott víz mennyisége, ezt jól érzékelteti, ha meggondoljuk, hogy egy 100 fő/hektár laksűrűségű családiházas területen az így módon talajba jutó szennyvíz — budapesti körülmények között — az átlagos évi csapadékmennyiség 60 százalékát éri el.

Amit a vezetékes vízellátás minőségileg ellenőrzött ivóvizével egészségügyi szempontból nyerünk, azt elveszítjük a szennyvízelvezetés hiányával, mert a talajba jutó szennyvíz rendszerint nem szikkad el, fertőzi a környezet talaját és emeli a talajvízszintet. Ez számos helyen épületkárokat is okoz. A vízellátás kiterjesztésével nem egyidőben bővülő csatornázási rendszer miatt felborul a vízgazdálkodás Budapesten korábban fenntartott egyensúlya.

A második világháború után a vízbekötések számához képest 80 százalék volt a csatornabekötések aránya. Jelenleg ez az arány 65% alatt van. A csatornával ellátott lakások aránya 76%. Míg a legrosszabb helyzetű kerületek lakásainak legalább 60%-a részesül vízellátásban, addig hat peremkerületben a csatornázási ellátottság a 25%-ot sem éri el.

E súlyos aránytalanságnak és elmaradásnak három fő oka van.

Az 1950-ben Budapesthez csatolt települések nagy része csatornázatlan volt. Ezeknek az egy-egy budapesti csatornarendszerbe való bekapcsolásához nem egyszer 5–10 km hosszú gyűjtőt kell építeni.

A budapesti csatornahálózat gravitációs rendszerű, kötött magassági és esésviszonyai miatt nehezebben fejleszthető, mint a többi közművezeték, amelyek egyáltalán nem függnek a magasságtól, vagy sokkal kevésbé érzékenyek a szintkülönbségekre.

A csatornahálózat építése legalább kétszer annyiba kerül, mint a vízhálózaté.

A több mint 100 éve épülő csatornahálózatunk jelenlegi hossza 2200 km. Ebből törzscsatorna 1600 km, házi és víznyelő bekötés kb. 600 km. A teljes hálózatnak több mint 90%-a egyesített (vagyis a szenny- és csapadékvizeket közös csatorna vezeti el), a fennmaradó rész elválasztó rendszerű (vagyis ugyanarról a területről külön szennyvízcsatorna és külön csapadékcatorna vagy árok vezeti el a szenny-, ill. csapadékvizet). A tervek szerint az épülő újabb csatornák túlnyomórészt elválasztó rendszerűek lesznek, mert

a meglevő és nagy értékű főgyűjtőrendszer meghatározott befogadóképességű, így leg-
többször már csak a szennyvizek elvezetése lehetséges;

a peremkerületek lakossága igényt tart a többi kerületével azonos szintű ellátásra (többek

között a csatornázásra is); a szennyvízelvezetés viszonylag gyorsabban megvalósítható, mint a csapadékvizeket is elvezető egyesített rendszer kiépítése;

a legtöbb peremkerületben elővízfolyás is van, ahová a csapadékvizek viszonylag rövid csatornákon elvezethetők.

A csatornahálózzal kapcsolatos fejlesztési tennivalók:

az előregedett csatornák felújítása;

a már korábban csatornázott területeken a hiányzó gyűjtőcsatornák pótlása;

a már beépített területek csatornázása, ahol ez eddig hiányzott; az újabban beépítésre szánt területek csatornázásával kapcsolatos hálózatfejlesztés.

Mivel a meglevő hálózat kb. $\frac{1}{4}$ része 75 évnél idősebb, és az agresszív hatású ipari szennyvizek a vezetékek és műtárgyak előrege-
dését jelentősen meggyorsítják, a csatornahálózat bővítésével egyidőben jelentős feladat a meglevő hálózat felújítása is.

A fejlesztési terv szerint Budapestben a lakások csatornázottsága 1985-ben átlagosan 88%-os lesz, de minden egyes kerületben legalább 50%-ot ér el. Az ezredforduló táján az átlagos ellátottság 95%-ra, a kerületenkénti minimum 60%-ra emelkedik.

A főváros jobb parti városrészében a főgyűjtőhálózat legszembe-
tűnőbb fogyatékossága az évtizedek óta hiányzó, úgynevezett budai főgyűjtőcsatorna. Az időközben megnövekedett jobb parti város-

részben már három főgyűjtőrendszer kell építeni.

1985-ig 1100 km hosszban kell új csatornát építeni. Ebből az elmaradások pótlására 350 km, a közlekedés korszerűsítésével összefüggésben 50 km, a lakásállomány, illetve lakóterület növekedése miatt 700 km hosszban kell új csatornát fektetni. Az ezredfordulóig további, mintegy 1000 km-rel kell növelni a csatornahálózat hosszát. Az ipari üzemeken belül meg kell akadályozni, hogy a hálózatba mérgező, a környezetet veszélyeztető anyagok kerüljenek.

Budapesten jelenleg hat városi szennyvíztisztító-telep működik. Ezek közül a legnagyobbat, a délpesztit napi 30 000 m³ teljesítményre tervezték, de ma már 45–50 000 m³ szennyvízzel terhelik naponta. A további öt telep helyi jelentőségű, összteljesítményük naponta csupán 500–300 m³. Ez azt jelenti, hogy Budapestben a keletkező, mintegy 1 millió m³-nyi összes szennyvízből csak 5%-ot tisztítanak.

E hatalmas, tisztítatlan szennyvíz-mennyiség (még ha a Duna sodorvonalába is nyomják a szivattyútelepek) nemcsak esztétikailag csúfítja el a folyót, de a környezetét is fertőzi. Veszélyezteteti a budapesti vagy attól délre levő víztermelést, a fürdést és üdülést. A soroksári Duna-ágban külön problémát jelent az állóvízjelleg.

Az élővizek szennyeződésének csökkentése érdekében szükséges a szennyvíztisztítás mennyiségi fokozása. A távlati tervekben a délpesti szennyvíztisztító végleges méretű kiépítése (136 000 m³) mel-



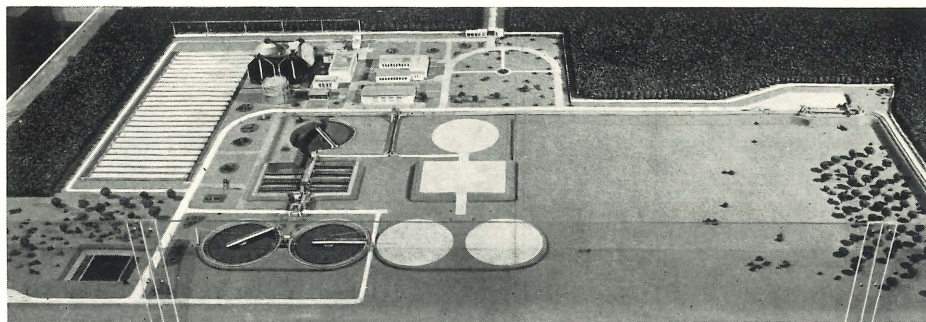
70. ábra. Főgyűjtők és szennyvíztisztító telepek Budapesten és környékén

1 meglévő csatorna; 2 tervezett csatorna; 3 tervezett szennyvíznyomócső; 4 meglévő szennyvíztisztító telep; 5 tervezett szennyvíztisztító telep; 6 agglomeráció határa; 7 Budapest határa

Iett további négy telep megépítése szerepel. Ezek közül 1985-ig a tervek szerint az angyalföldi (a Rákos-patak torkolatában, 359 000 m³ teljesítménnyel) és az általános rendezési terv értelmében a Szentendrei-sziget déli csúcsán az észak-budapesti szennyvíztisztító-telep (109 000 m³ teljesítménnyel) épül meg. A terv jóváhagyása óta eltelt időben kiírt pályázatok bírálata, az összefüggések és a távlati városrendezési fejlesztések alapján a Palotai-sziget körzetét és a Hajógyári-sziget területét is bevonták a telepítési alternatívák közé. Az utóbbi változat olyan méretben készülhetne, hogy az észak-budapesti szennyvizeken kívül, a tervezett angyalföldi telepre érkező szennyvizek tisztítására is alkalmas legyen.

Az ezredfordulóig további két szennyvíztisztító-telepet kell építeni. Ezek közül a Csepel-sziget északi csúcsára kerülő létesítmény a tervek szerint 1 114 000 m³/nap, a dél-budai szennyvíztisztító-telep 120 000 m³/nap teljesítményű lesz. Az ezredforduló tájára becsült fővárosi szennyvízmennyiség 1 840 000 m³.

A távlati tervek szerint Budapest védelme érdekében Dunakeszi, Nagytarcsa, Kistarcsa, Kerepes, Budaoers, Törökbálint, Budakeszi, Budakalász, Üröm, Pilisborosjenő és Nagykovácsi szennyvizeit a fővárosi csatornahálózatba kell bevezetni és a fővárosi telepeken kell tisztítani. Kevésbé aggasztó Mogyoród, Csömör, Solymár, Pilisvörösvár, Pilisszentiván községek szennyvizeinek elhelyezése. A későbbiekben dől el, hogy nem gazdaságosabb-e



71. ábra. A dél-pesti szennyvíztisztító telep makettje a meglevő és tervezett létesítményekkel. A végleges kiépítéshez a terület bővítése szükséges, a telepnek az itt bemutatott első ütemre tervezett teljesítőképessége napi 30 000 m³, a teljes kiépítés után 140 000 m³ lesz

ezeknek is a fővárosi hálózatba való bevezetése. A Budapest környéki települések közül jelenleg Szentendrén, Pécelen és Budakeszin működik biológiai szennyvíztisztító-telep.

Az említett községeken kívül 1985-ig további tizenkét településben kell kiépíteni a szennyvízcsatorna-hálózatot és -berendezést. Az ezredfordulóig az agglomeráció valamennyi községét csatornázni kell és a keletkező szennyvizeket tisztítani szükséges.

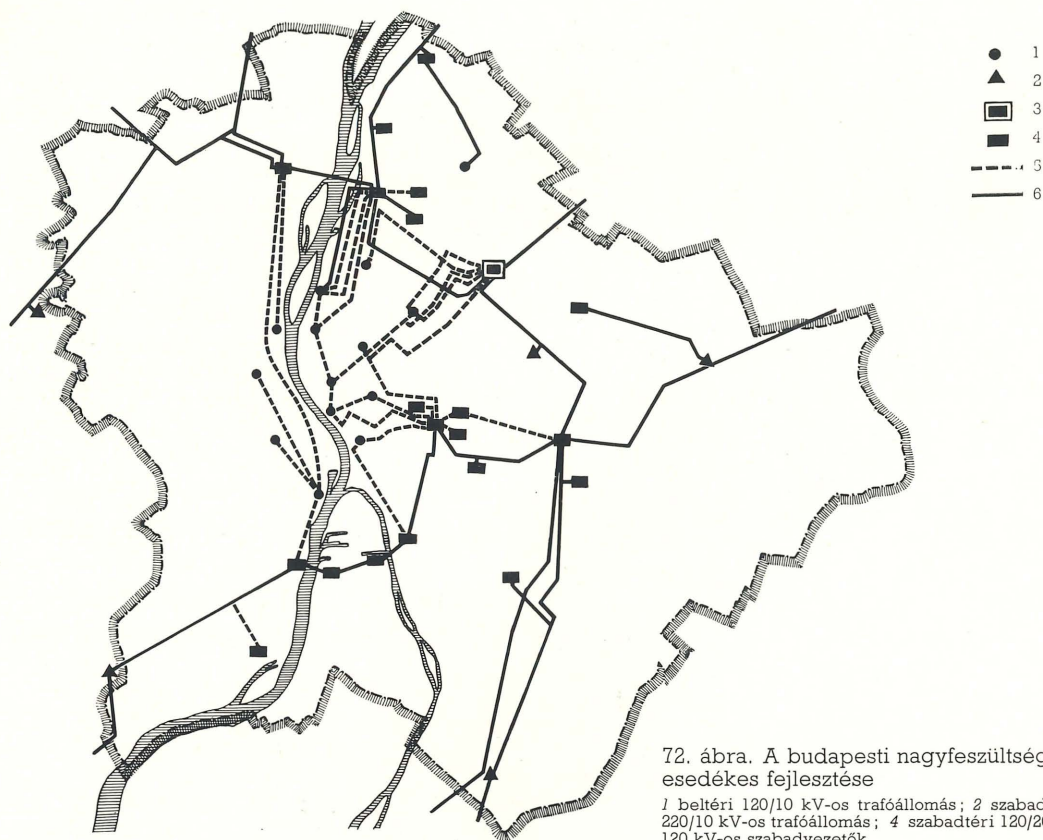
A szennyvíztisztító-telepek száma és kapacitása növekedésével új probléma jelentkezik: a keletkező nagy mennyiségű iszap elhelyezése. Becslések szerint az ezredforduló táján a fővárosban a szennyvíztisztító-telepekről és a csatornákból összegyűlő iszap naponta kb. 250 vagon, évente mintegy egymillió m³ lesz. A legnagyobb nehézséget az iszap magas víztartalma jelenti. A világszerte alkalmazott módszerek közül a nyers iszap tengerbe süllyesztése nálunk nem jöhet szóba, a trágyaként való hasznosítást a hazai mezőgazdaság nem igényli. Így leg-

célszerűbbnek látszik az iszap rothasztás utáni elégetése. A rothasztás során keletkező gázok kalóriaértéke hasznosítható, az égetés során ugyancsak hőenergia szabadul fel.

Energiaellátás

A főváros enegiaigényének az elmúlt évtizedek során bekövetkezett nagyságrendi növekedését jól érzékelteti az a körülmény, hogy a Budapesti Elektromos Művek hálózatán a villamos energia mennyisége, nemkülönben a Fővárosi Gázművek által termelt gáz kalóriaértéke 1938-hoz viszonyítva 30 esztendő alatt megtízszereződött. A Budapesti Elektromos Művek már 1955-ben annyi villamos energiát hozott forgalomba, mint amennyi 1938-ban Magyarország egész villamosenergia-termelése volt. Mindezek ellenére az energiaszolgáltatás sem az országban, sem a fővárosban nem tudott lépést tartani az igények növekedésével.

Bár a fogyasztók ellátottsága a fővárosban és a környékén majdnem 100%-os, az igényelt energia



72. ábra. A budapesti nagyfeszültségű elektromos hálózat 15 éven belül esedékes fejlesztése

1 beltéri 120/10 kV-os trafóállomás; 2 szabadtéri 120/10 kV-os trafóállomás; 3 szabadtéri 220/10 kV-os trafóállomás; 4 szabadtéri 120/20 kV-os trafóállomás; 5 120 kV-os kábel; 6 120 kV-os szabadvezeték

menntisége rohamosan növekszik, ami az egész villamosenergia-elosztás átalakítását teszi szükségessé. A már hosszabb ideje folyamatban levő munkálatok előre láthatóan még másfél évtizedet vesznek igénybe. Ezek során a 120 kV-os nagyfeszültséget a fogyasztási súlypontokban a 120/10, illetve a ritkább beépítésű területen a 120/20 kV-os beltéri transzformátor-állomásokig vezetik be. Erre ad lehetőséget a 120 kV-os kábelhálózat fektetése. Budapesten az elmúlt években megépített alállomásokon kívül további tizenegy beltéri, és tíz szabadtéri alállomást kell építeni. Az alállomá-

sokhoz az intenzíven beépített területeken 10, ritkább beépítésű területeken 20 kV-os egységes közepfeszültségű hálózat épül ki. Ezzel párhuzamosan megszüntetik a 30 kV-os hálózatot, valamint az egyéb közepfeszültségű létesítményeket. Egyidejűleg jelentősen át kell alakítani a 380 V-os, kisfeszültségű hálózatot is.

A fejlesztés célja, hogy 1980-ban az Elektromos Művek az 1965. évi fogyasztás háromszorosát tudja szolgáltatni, lehetővé téve a további fejlesztést is.

Hasonlóan rohamos mértékben fejlődött a főváros gázellátása. Budapesten és környékén ez idő

szerint 4500 kcal/m³ fűtőértékű városi gázt, 8500 kcal/m³ fűtőértékű földgázt, és 27 000 kcal/m³ fűtőértékű propán-bután (palackos) gázt használnak. A palackos gázszolgáltatás a fővárosi lakások 10–15%-ában, valamint a környéken a jövőben is megmarad, mert a ritkán lakott területeken a távolabbi jövőben sem lehet vezetékes gázellátással számolni.

Városi gázt ez idő szerint Budapesten az óbudai, albertfalvai és kőbányai telepek állítanak elő. Ezekből max. 5 atmoszférás közepnyomású vezetékeken jut el a gáz a fogyasztási súlypontokban elhelyezett nyomásszabályozókhoz,

ahonnan kisnyomású (max. 0,13 att) elosztóhálózat révén kapja a fogyasztó. A fogyasztás és termelés közötti ingadozásokat egyenlítik ki a gáztartók. Hasznos térfogatuk összesen 476 000 m³.

A főváros földgázellátását az al-földi lelőhelyekről épített távvezetékekkel és a Budapestet körülvevő körvezetékéről biztosítják. A körvezeték pesti és budai oldalán egyaránt 6–6 átdadó állomás működik. Innen nagy-középnymású (max. 6 att) vezetékeken jut el a földgáz a nyomásszabályozókig, illetve a kisnyomású (max. 0,35 att) elosztóhálózaton a fogyasztókhoz. A városi gázszolgáltatással ellentétben a földgázhálózatban tározóra és kompresszorra nincs szükség, mert a kellően méretezett országos hálózat át tudja adni a termelőhelyen jelentkező természetes nyomást, csupán a nyomás csökkentéséről kell gondoskodni nyomásszabályozók közbeiktatásával.

A földgázt számos egyéb tulajdonsága is a szénhidrogén-energiahordozók közül a leggazdaságosabbá és leguniverzálisabbá teszi. A városigáz-berendezések és a hálózat azonban alkalmatlan a földgáz továbbítására, tehát városi gázzal földgázra való átállás közvetlenül nem valósítható meg.

Ezért a távlati terv területi munkamegosztást irányoz elő a városi és földgáz között. A városi gáz hálózatát fokozatosan (kb. 15 év alatt) átalakítják földgáz továbbítására.

A gázellátás távlati tervei a ritkább beépítésű családiházak területek kivételével, minden lakóterületen vezetékes gázellátást írá-



73. ábra. A gázellátás fő vonalai és létesítményei

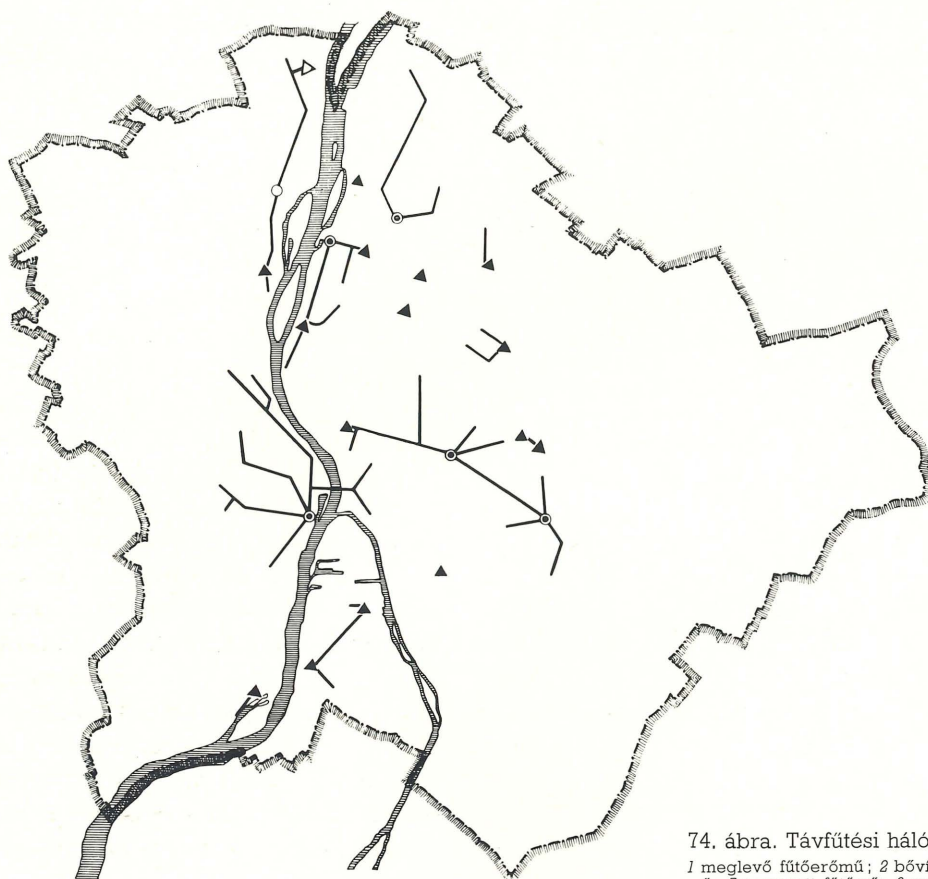
1 városigáz-vezeték; 2 városigáz termelő telep; 3 városigáz-tartó; 4 földgáz-vezeték; 5 földgáz átadó állomás; 6 földgáz-körvezeték

nyoznak elő. A várható gázenergia-fogyasztás, a vezetékes gázzal ellátott, illetve ezekből gázfűtéses lakások száma az 5. táblázat szerint becsülhető.

A terv szerint az országos földgázhálózatból egyenletesen fokozni kell a földgázszolgáltatást a főváros részére. Ezért a későbbiekben még egy nagynyomású föld-

5. táblázat

Év	Gázenergia-fogyasztás (milliárd kalória évente)	Vezetékes gázzal ellátott lakások száma	Gázfűtésű lakások száma
1971	13 200	344 000	95 000
1985	32 500	580 000	350 000
2000	40 – 44 000	650 000	365 000



74. ábra. Távfűtési hálózat terve

1 meglevő fűtőerőmű; 2 bővíthető fűtőerőmű; 3 tervezett fűtőerőmű; 4 meglevő fűtőerőmű; 5 tervezett fűtőerőmű; 6 gerincvezeték vázlatos nyomvonala

gázvezetékkel kell építeni Budapest körül. A városi gáztermelő-telepek kapacitását addig is kb. 70%-kal kell fejleszteni. A hálózat fejlesztése érdekében 1985-ig kb. 130 nyomásszabályozót kell építeni, és a mai, mintegy 2000 km hosszú teljes hálózatot legalább 1400 km-rel kell bővíteni.

Alig másfél évtizeddel ezelőtt kezdték el nagyobb arányban a fővárosban a távfűtés- és melegvízszolgáltatást. 1957-ben kb. 500 lakást fűtöttek ilyen módon, ma már csaknem 62 000-t, mintegy 138 km hosszú vezetékkel.

A távfűtés költségeit döntően befolyásolja az egy lakásra jutó átlagos vezetékhossz, mert a távfűtővezeték a legdrágább a közművezeték között. Ezért távfűtés csak olyan városrészben vehető számításba, ahol egyfelől viszonylag nagy területen nagy a lakás-sűrűség, másfelől a közelben hőszolgáltatást igénylő ipari fogyasztók is vannak. Elsősorban az újabb lakótelepek vehetők számításba. A korábban intenzíven beépült városrészek közül ott indokolt a távfűtés, ahol a központi fűtéses rendszer az uralkodó. Ezek (a kazánok

kiiktatásával) általában átkapcsolhatók a távfűtőhálózatba.

Az új lakótelepek távfűtése azért is feltétlenül szükséges, mert a házgyári épületek — építőanyaguk miatt — nagy „hővesztességűek”, éjjel-nappali fűtésük elengedhetetlen.

A szükséges hőenergia az eddig végzett tanulmányok szerint a leggazdaságosabb villamos energiát is előállító fűtőerőművekben termelhető; annak ellenére, hogy ilyen erőművek építése viszonylag hosszú ideig tart, és igen költséges. E hátrányok ellensúlyozására

fűtőerőművek és fűtőművek együttműködő rendszere látszik célravezetőnek. Ez utóbbiak viszonylag rövidebb idő alatt, alacsonyabb beruházási költséggel létesíthetők, és a már meglevő vagy közeljövőben jelentkező hőigények rövid időn belüli kielégítésére alkalmasak. Így időt lehet nyerni a gazdaságosabban működő fűtőerőmű létesítésére.

Meglevő fűtőerőműveinket azonban bármely megoldás esetén is bővíteni kell. Ezenkívül Pest északi részén (a IV. vagy a XV. kerületben) új, nagy teljesítményű fűtőerőmű létesítése feltétlenül szükséges.

A lakásállomány korszerűsödése, az energiagazdálkodás és a levegőtisztaság-védelmi szempontok fokozottabb érvényesítése, valamint a távhőellátás vázolt fejlesztése eredményeként a lakások fűtése (ezer lakásra számítva) a következő másfél évtized során, elő-

reláthatóan a következők szerint alakul:

	1970	1975	1980	1985
Szilárd tüzelésű kályha fűtés	325	242	138	60
Szilárd tüzelésű cserépkályha fűtés	62	40	35	6
Szilárd tüzelésű központi fűtés	75	35	20	12
Gázfűtés	69	156	250	350
Távfűtés	54	119	186	253
Olajfűtés	55	118	150	157
Elektromos fűtés	—	—	1	2
Összesen	640	710	780	840

A budapesti közműellátás gondjait összegezve megállapítható, hogy a legnagyobb nehézséget a felújítás, a már beépített területek elmaradt közművesítésének korszerűsítése és a fejlesztési feladatok „egymásra tolódása” okozza.

A múlt század utolsó éveiben rohamosan fejlődött fővárosunk annak idején az imponáló gyorsaság-

gal épült közmű létesítményei évtizedeinkben szinte egyszerre avulnak el, ugyanakkor (jórészt a háborús nehézségek következtében) a már beépített területek megfelelő színvonalú közművesítése elmaradt a követelményektől. A fővárosi lakosság és terület növekedése viszont egyidejűleg jelentős fejlesztési feladatokat is jelent a „hagyományos” közműágazatok, a vízellátás és csatornázás számára. Ezzel egyidőben a környezetvédelem és energiagazdálkodás szempontjai a legfiatalabb „közműágazat”: a távhőellátás nagyságrendi fejlesztését is megkívánják. E feladatok időbeni egybeesése, egymásra halmozódása hatalmas terhet ró a társadalomra, illetve a népgazdaságra; ezeket azonban vállalnunk kell, mert a közművek zavartalan működése sorsdöntő a városi lakosság egészséges életkörülményei szempontjából.

8. Az ipar fejlesztése és az ipari területek

Budapesten és környékén az ipari fejlesztés számára olyan adottságok koncentrálódtak, amelyek az ország más területén nem találhatók. Ilyen mindenekelőtt a vasúti hálózat, amely — még Széchenyi István elgondolását követve — úgy alakult ki, hogy minden irányból sugarasan Budapest felé vezet. A Duna lehetővé teszi a nagy tömegű termékek olcsó szállítását, és az ipari fejlődés folyamán mind fontosabbá váló vízigény kielégítését. A legfontosabb iparfejlesztési tényező azonban mindinkább az ipari üzemek jelenléte lett.

A meglevő üzemek fejlődtek, az ipari kooperáció sokféle termék gyártását tette lehetővé és ami a legfontosabb, olyan szakmunkás réteg alakult ki, amelyre támaszkodva újabb és újabb üzemek létesülhettek. Ez a folyamat, az ipar és a szakmunkás réteg egyetlen központban koncentrálódása ma a fejlődő országokban figyelhető meg. Magyarországon is a múlt századi ipari fejlődés során alakult ki ez a helyzet. Az agrár jellegű országnak Budapesten kívül nem, vagy alig voltak ipari tradíciójú városai, amelyek az ipari fejlődés bázisai lehettek volna.

A magyar ipar nagymértékű budapesti koncentrálódása előnyöket, de hátrányokat is rejtett magában. Magyarországon, legalább egy helyen magas színvonalú, európai viszonylatban is versenyképes ipari termelés alakulhatott ki, ami maga után vonta az egész város fejlődését. Hátránya, hogy az ország más területein az ipari fejlődés hiánya vagy alacsony mértéke a területek gazdasági — és bizonyos mértékben társadalmi, kulturális — fejlődését is akadályozta, ugyanakkor Budapest iparának gyors növekedése a városban zsúfoltságot, rendezetlenséget eredményezett.

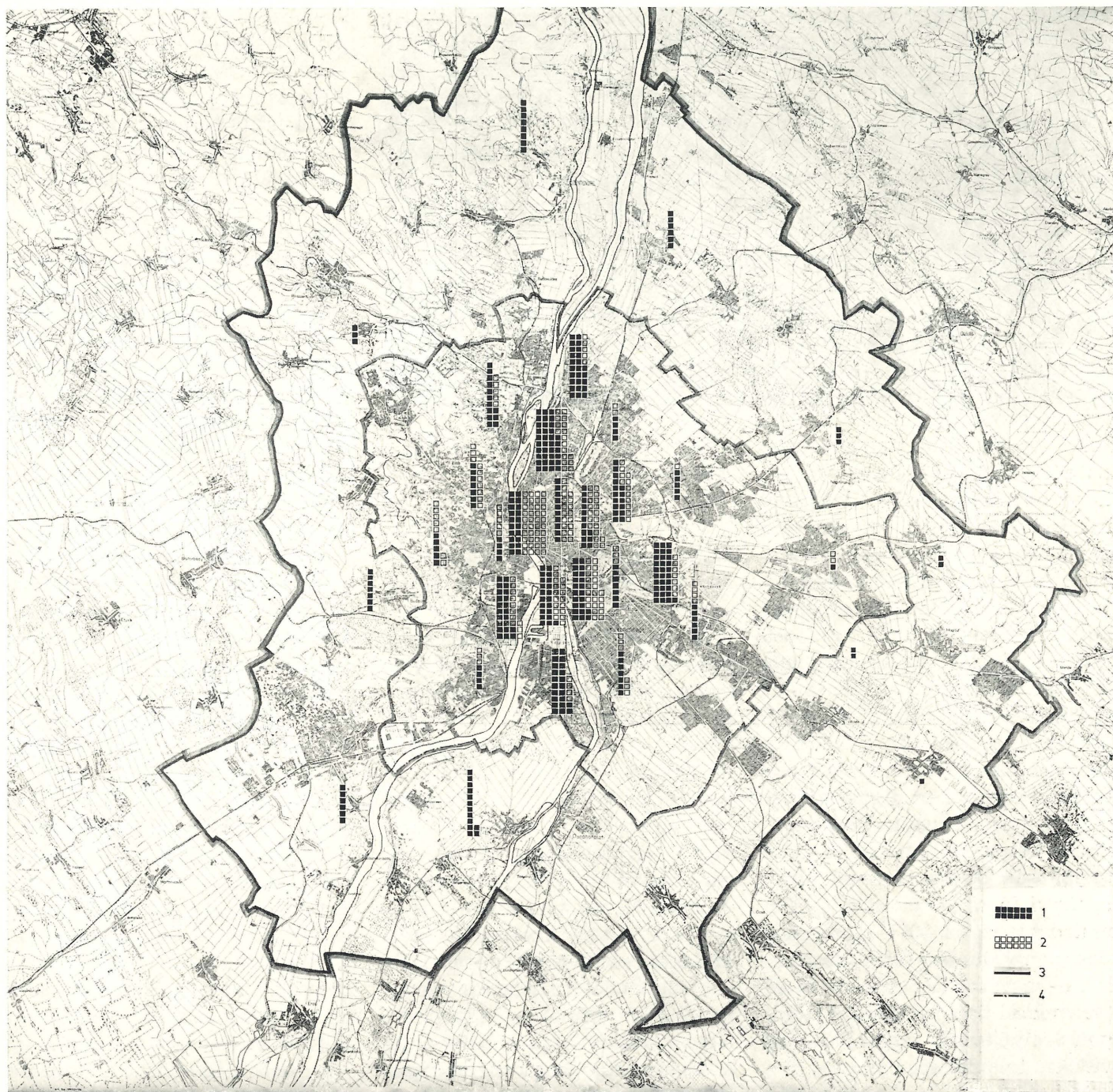
Az ipari decentralizálás politikája

Az egész ország arányos fejlődése hozta előtérbe az ipari decentralizálási törekvéseket. A felszabadulás óta fokozódó ütemben létesülnek új üzemek az erre alkalmas vidéki városokban.

A decentralizálási politika eredményeként Budapest ipari túlsúlya csökkent. Míg tíz éve még a magyar iparban foglalkoztatottak 43%-a Budapesten dolgozott, 1970-ig ez az arány 34%-ra mér-

séklődött ugyanakkor, amikor a főváros ipari termelése is jelentősen emelkedett. Az utolsó években Budapesten az ipari dolgozók száma nem növekedett, sőt valamelyest csökkent. A Központi Statisztikai Hivatal a népgazdaság 1971. évi fejlődéséről szóló jelentése szerint az 1971-es évben Budapesten az ipari termelés 2%-kal (vidéken 6–7%-kal) nőtt, ez a növekedés a létszám 3,4%-os csökkenése mellett valósult meg, ami azt jelenti, hogy a termelés emelkedését döntő módon a technológia korszerűsítésével és a termelékenység emelkedésével érték el.

Nyilvánvaló, hogy az ország területén az aránytalanságok csökkentése továbbra is szükséges. Az ipart úgy kívánatos telepíteni, hogy a társadalmi termelés hatékonysága emelkedjék, ugyanakkor mérséklődjenek az ország egyes területein élő népesség életszínvonalában fennálló aránytalanságok. A munkaerőforrások Budapesten a következő évtizedekben se bővülnek, emellett életszínvonalunk emelkedésével az egészségügyi, kulturális ellátás, kereskedelem stb. — általában a szolgáltatás — létszámgigénye nö-



75. ábra. Munkahelyek Budapesten és környékén

1 ipari munkahelyek; 2 egyéb munkahelyek; 3 agglomeráció határa; 4 Budapest határa

vekszik. Ezért a budapesti ipar fejlesztését a jövőben a jelenleginél kisebb létszámmal kell megoldani.

Az sem vitás, hogy az országos ipari termelés fejlődésének előfeltétele a mintegy 40%-át kitevő budapesti ipar fejlesztése (a budapesti ipar egy főre jutó termelése magasabb, mint az országos átlag). A fejlesztés a munkáslétszám növekedése nélkül csak úgy oldható meg, ha a munkaerő-felhasználás hatékonysága tovább fokozódik. A hatékonyabb ipari fejlesztés egyik előfeltétele a korszerű technológiák alkalmazása. Ez a korábbi „*extenzív*” iparfejlesztéssel szemben az „*intenzív*” iparfejlesztés útja; a termelés mennyisége és színvonala a munkáslétszám növekedése nélkül, sőt valamelyes csökkenésével emelkedik. A másik feltétel a budapesti ipar „*szelektív*” fejlesztése, ami azt jelenti, hogy csak azokat az iparágakat fejlesztik tovább, amelyeket kapcsolataik, munkaerőbázisuk stb. a fővároshoz kötnek, és ezzel egyidőben megkezdik az ország más területein kedvezőben fejleszthető üzemek vidékre telepítését. Utóbbi célt szolgálja a *fővárosi iparkitelepítési alap*. Ennek összege az 1971–75 közötti években 800 millió forint. Az alapból — a városfejlesztési követelményekkel összhangban — támogatást nyújtanak egyes üzemek vidékre telepítéséhez.

Már eddig is sikerült több, a lakosságot zavaró vagy a városrendezési törekvések útjába álló üzem kitelepítése. Többek között az Illatos úti Állati fehérje-takarmány

Termelő Vállalat egyes üzemrészei települtek vidékre, a Baromfiipari Országos Vállalatnak nem kevesebb, mint kilenc budapesti telephelye szűnt meg. Áttelepültek az új óbudai lakónegyed építését akadályozó kisebb üzemek (pl. a Fővárosi Műszeripari Vállalat óbudai részlege), vidékre költözött a Ganz-Mávag gyár bővítésre alkalmatlan területen elhelyezkedő részlege is. Az 1971–1975-ig terjedő tervidőszakban az akció meggyorsul, mintegy 15–20 ezer ipari munkahely szűnik meg Budapesten, települ vidékre, illetve más, ipari tevékenységre alkalmas fővárosi területre.

Miért szükséges Budapesten az ipari területek növelése?

Ezek után első olvasásra meglepőnek hat az a tény, hogy ugyanakkor, amikor a budapesti ipari munkáslétszám emelkedése megállt és a jövőben bizonyos mértékű csökkenésével is számolunk, Budapest 1970. évi általános városrendezési tervében az ipar céljaira kijelölt területek jelentős növelését irányozzuk elő. A korábban — az 1960. évi tervben — rögzített 3600 hektár kiterjedésű ipari és raktározási terület kevésnek bizonyult; a felülvizsgálat során egyharmaddal többet — 4800 hektárt — kellett erre a célra kijelölni, ezt is úgy, hogy szükség esetén még tovább növelhető legyen.

Mi ennek az oka? Az ipartelepítés céljaira kijelölt területek növelése nem jár-e azzal a veszéllyel, hogy a decentralizálási politika

célkitűzései ellenére Budapest ipara tovább növekszik?

Ezt a kérdést már az 1960. évi általános rendezési terv készítésekor is feltették, akkor az az álláspont alakult ki, hogy a meglevő ipari területet csak minimális mértékben szabad növelni. Az álláspont tarthatatlannak bizonyult. Az ipari telepítési igények olyan sürgető erővel jelentkeztek, hogy az elmúlt tíz esztendőben, még a városrendezési terv revízióját megelőzően több száz hektárnyi területet minősítettek át ipari területté. Ugyancsak nagyarányú ipari telepítés vált szükségessé Budapest környékén.

Az ipari munkáslétszám stagnálása vagy csökkenése mellett az ipari területek növelésének szükségességét a következők indokolják.

A legfőbb ok a fővárosi ipari üzemek legnagyobb részének túlszűfolt beépítése. A budapesti üzemi területek 1 hektárra jutó munkáslétszáma csaknem háromszorosa a korszerűen települt vidéki ipari üzemének. A XIX. század végén és a XX. század elején települt budapesti ipar a telekterületnek minden talpalatnyi részét igyekezett kihasználni és már eleve is zsúfoltan települt. A beépítés zsúfoltsága azóta újabb létesítmények, raktárak, és a felszabadulás óta épített munkásöltözők, mosdók stb. révén még fokozódott.

A másik alapvető ok a korszerű ipari technológiák nagyobb területigénye. A modern üzemek nagy része nem többemeletes gyárépület, hanem több egymással funkcionális kapcsolatban álló, nagy

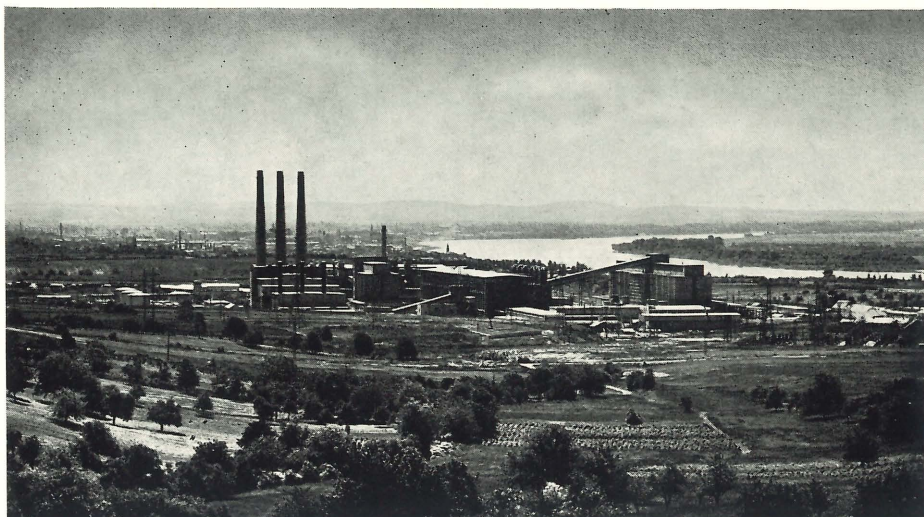
kiterjedésű földszintes csarnok. Ezekre már Budapesten is — Újpesten, Zuglóban, Kelenföldön — számos korszerű példát találunk.

Az ipari munkahely környezeti, egészségügyi követelményei is világszerte kikényszerítik az ipari területek növelését, az új üzemek hovatovább mindenütt zöldbe-ágyazva, pihenő-tartózkodó helyekkel, sportpályával és gépkocsi-parkolókkal létesülnek. Műszaki-gazdasági fejlődésünk nélkülözhetlenné teszi, hogy mi is ezt az utat kövessük. Ez, azt jelenti, hogy a fővároshoz kötött üzeink egy részét is át kell rendeznünk vagy át kell telepítenünk.

Szükséges a raktározási területek eddiginél racionálisabb, közlekedési szempontból előnyösebb elhelyezése is. Elég, ha példaként megemlítjük, hogy a belvárosi szűk utcák mentén az épületek földszintjein vagy pincéiben még mindig sok millió értékű textilárut tárolnak. Ez a növekvő gépkocsi-közlekedés figyelembevételével, a jövőben elképzelhetetlen.

Végül nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hogy a szelektív iparfejlesztési politika nem azt jelenti, hogy nincs szükség a jövőben is a fővároshoz kötött új üzemek telepítésére. Gondoljunk csak a III. és IV. ötéves terv folyamán felépült, ill. felépülő, nagy területigényű házgárakra, vagy a szolgáltatóipar gyors ütemű fejlődésére.

Az 1970. évi általános városrendezési terv a szükséges ipari területek mennyiségi meghatározásakor számolt mindezekkel a követelményekkel, és még egy (nem



76. ábra. DCM váci üzeme

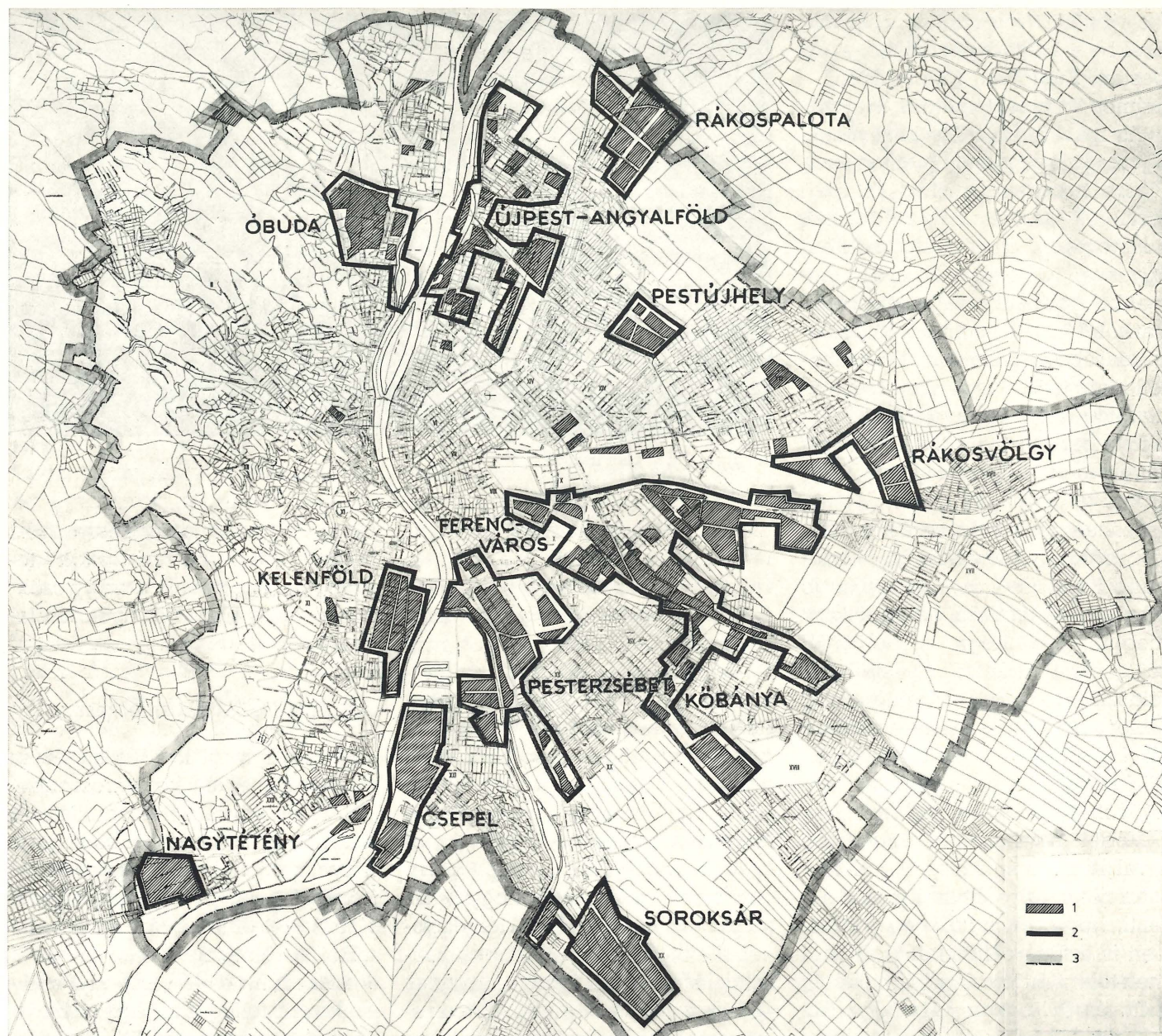
elhanyagolható) szempontot kellett tekintetbe vennie: az ipari területek szükséges mennyisége sokkal kevésbé határozható meg egyértelműen, mint a város más területi elemeié, például a lakóterületeké. Az ipar fejlődése dinamikus, a technológiák állandóan változnak, még öt esztendőre is nehezen határozhatók meg előre. Nem tudni, milyen új iparágak keletkeznek, melyek avulnak el, melyek módosulnak alapvetően. Ezért nem tudhatjuk, hogy húsz vagy harminc éven belül ténylegesen mekkora területre lesz szükségünk. Mindez azt igényli, hogy az ipari területszükségletet sokkal rugalmasabban, „nyitottabban” kezeljük mint a lakóterületekét; úgy határozzuk meg őket, hogy szükség esetén növelhetők legyenek, és addig, amíg igénybevételekre nem kerül sor, másra — főleg mezőgazdasági művelés céljára — fel lehessen használni. Az általános tervben feltüntetett 4800 hek-

tár ipari terület nagy része ezért csupán „*ipari célra biztosított*” területet jelent, növelése vagy csökkentése különböző irányokban lehetséges.

Az ipari területek elhelyezése

A mennyiségi kérdés tisztázása mellett az általános városrendezési tervnek kell választ adnia arra a kérdésre is, hogy hol és hogyan helyezkedjenek el Budapesten és környékén az ipari üzemek és raktározási létesítmények céljára fenn tartott területek?

Századunk elején az volt a szakemberek felfogása, hogy a budapesti üzemeket az uralkodó északnyugati szélirány figyelembevételével, a város délkeleti részébe kell telepíteni, ill. áttelepíteni. Ekkor jelölték ki a IX. kerület külső részeit és a X. kerületet ipari övezet gyanánt. A kijelölés alapján az ún. zavaró vagy bűzös üzemek nagy része ezekbe az övezetekbe



77. ábra. Budapest meglevő és tervezett ipari területei

1 meglevő és tervezett ipari, raktározási területek; 2 ipari jellegű körzetek; 3 Budapest határa

települt, ugyanakkor azonban nem sikerült megszüntetni a más területeken működő bűzös üzemeket, például az újpesti börgyárakat sem. A IX. és X. kerületi ipari fejlődésével egyidőben, részben ennek következtében, rohamos növekedésnek indultak az e területeket környező városkörnyéki települések (Kispest, Pestlőrinc, Pesterzsébet). Ezek a város egyesítése után Budapest legrosszabb levegőjű kerületeivé váltak. Ha pedig a szél megfordul (Budapesten a lassú keleti szél sem ritka), akkor az üzemek füstje, rossz levegője a város-mag felé nyomul.

Lassanként több vonatkozásban be kellett látni a „zavaró” üzemek elhelyezésére vonatkozó régi elmelet tarthatatlanságát.

Nyilvánvaló lett, hogy bárhová helyezzük Budapesten a „zavaró” üzemet, nem biztosíthatjuk, hogy a zavaró hatás a lakosságot ne érintse. Ezért arra kell elsősorban törekednünk, hogy a „zavaró hatás” *szűnjék meg*. Korszerű tüzeléssel, a bűzös gázok felfogásával, a zaj elszigetelésével, a levegőt, a talajt, a vizet szennyező anyagok ártalmatlanná tételével kell a zavaró körülményeket megszüntetni. Ez annál is inkább szükséges, mert a zavaró hatástól az üzemek munkáit is meg akarjuk kímélni.

Hibásnak bizonyultak egyébként is az olyan elképzelések, amelyek az üzemi területeket teljes egészükben a nagyváros valamely összefüggő részére kívánták összpontosítani. Ez közlekedési csődhez vezetne, emellett a meglevő nagyobb üzemek berendezése, műszaki állományuk olyan nagy ér-

téket jelent, hogy legtöbbjük áttelepítése irreális. Korszerűsítésük, zavaró hatásuk megszüntetése ennél sokkal kisebb költséget jelent. Bizonyos amellet, hogy a nagyobb ipari üzemeket a jövőben is önállóan, a lakóterülettől elválasztott módon helyezik el. Ezt már nem is annyira az egészségre ártalmas zavaró hatások, mint inkább a lakóterületek és az ipari üzemű területek egymástól eltérő közlekedési és belső funkcionális igényei indokolják.

Emellett tudatosan arra törekszünk, hogy különböző, egymástól távol eső városrészeknek is legyenek ipari területei. Bár a nagyváros közlekedési hálózata, ha jól működik, az üzemi dolgozók számára lehetővé teszi a város különböző pontjainak gyors és kényelmes megközelítését, mégis lehetővé kell tenni a lakosság egy része, főként a női dolgozók számára, hogy lakóhely közelében helyezkedhessenek el, ha ezt igénylik. Mindebből az ipari üzemek *decentralizáltan összpontosított elrendezési* elve következik. A nagyváros különböző negyedeiben helyezzük el azokat az *ipari körzeteket*, amelyek több, egymással is kooperáló üzem elhelyezésére alkalmasak, emellett egymással és a város egészével jó a forgalmi kapcsolatuk.

Budapesten az ipar ilyen jellegű elhelyezkedése nagy részben történelmi fejlődés eredménye. Többé-kevésbé összefüggő „ipari körzetnek” nevezhető területeken dolgozik a budapesti ipari üzemek munkásainak több mint 65%-a. Ilyen ipari körzetek alakultak ki

Angyalföldön és Újpesten a Váci út mentén; Újpesten a vegyi üzemek által elfoglalt területen; Kőbányán a Jászberényi út és a Gyáli út mentén, a külső Ferencváros Duna közelében fekvő területein; Csepelen, Kelenföldön, valamint Óbudának a Szentendrei út és Duna közt elterülő részén.

Feladatunk mindenekelőtt az ipari körzetek rendezése, kiegészítése, növelése. Ezenkívül új, növelhető ipari és raktározási területeket jelölünk ki a város különböző részeiben, elsősorban a terjeszkedés fő irányainak megfelelően észak felé Rákospalota és Óbuda határában, valamint a főváros keleti és déli szegélyén. A lakóterületeken elhelyezkedő ipari üzemek közül csak azok maradhatnak meg a jövőben, amelyek környezetükbe zavartalanul illeszkednek, és korszerű fejlődésük meglevő helyükön megoldható. Ebben az esetben is arra törekszünk, hogy a lakóházaktól utca vagy tömbhatárok válasszák el őket. Az ennek a szempontnak meg nem felelő, a város fejlődését akadályozó üzemeket, raktárakat meg kell szüntetni vagy jellegüktől függően folyamatosan budapesti, vagy vidéki új ipari területre kell áttelepíteni.

Ipari területek Budapest környékén

Budapest ipari területeiről a becsületes számoló nem volna teljes, ha nem foglalkoznánk a *Budapest környéki ipari területek* problémáival is.

Tíz évvel ezelőtt az volt a hivatalos álláspont, hogy a főváros kör-

nyékén *ipari települési tilalom* szükséges, ezt a területet teljes egészében a fővárost védő zöld-övezetnek kell tekinteni. Ez az álláspont nem volt tartható. A tilalom ellenére *Budapest környékén az ipari munkahelyek száma tíz év alatt kétszeresére nőtt*. Be kellett látni, hogy tilalmakkal nem lehet meggátolni közgazdaságilag indokolt fejlődési folyamatot. A terv felülvizsgálata során az az álláspont kerekedett felül, amely szerint a Budapest környéki ipari települések ellen *nem tiltakozni kell, hanem tervszerűen arra alkalmas területekre kell irányítani azokat*. Budapest környékén is csak a fővárosi agglomerációban kívánatos (a szelektív fejlesztés elveinek megfelelő) üzemek telepítése engedhető meg. Semmi akadálya nincs azonban annak, sőt kívánatos is, hogy azok az üzemek, amelyek nagyobb helyigényük vagy meg nem szüntethető zavaró hatásaik miatt nem kaphatnak Budapesten megfelelő területet, a városkörnyék erre alkalmas körzeteiben települjenek le. E tendencia érvényesülését láthatjuk többek között Budaörs határában, ahol a Főváros ellátásához szükséges raktárak egy része talált alkalmas telephelyet. Ipari körzetek alakíthatók ki — az eddigi fejlődés tendenciáit figyelembe véve — a Duna jobb partján, déli irányban, a százhalombattai ipari bázishoz csatlakozóan, továbbá a Csepel-szigeten, északon Dunakeszi, kisebb mértékben Szentendre térségében. A Budapest környéki ipartelepítéskor fokozott gonddal kell megőrizni az üdülésre alkal-

mas természeti tájak zavartalan-ságát, az üdülőtérületeken indokolt a helyi igényeket ellátó szolgáltatóipar kivételével az ipartelepítési tilalom. Ennek szigorúan érvényt kell szerezni.

Nem volna helyes, ha Budapesten vagy környékén az új ipari területeket, a korábban szokásos módon, a területek „parcellázásával”, egy-egy iparüzem számára körülhatárolt területek egymástól független kijelölésével telepítenék be. Így nem volnának kiaknázhatók az összefüggő telepítés funkcionális és gazdasági előnyei. Ma már az egyes ipari területek tervszerű betelepítésére kell törekedni.

Az „ipari park” fogalma

A korszerű ipartelepítéskor előre megépített közlekedési hálózat, iparvágányok és közműhálózat tárja fel az egész területet, amelyen az egyes üzemek energiaellátása, a gépkocsik elhelyezése, a dolgozók étkeztetése, sportolási lehetőségei az igényeknek megfelelően egységes lehet. A terület előzetes feltárásának költségét az ilyen, úgynevezett *ipari parkok* létesítéséhez a közület előlegezi. A befektetett költséget a területre kerülő egyes üzemek részarányosan visszafizetik. Ilyen ipari park létesítése szerepel a tervekben többek között az óbudai Kaszásdűlő területén. Arra törekszünk, hogy az ipart valamennyi újonnan kijelölt nagyobb ipari körzetben ilyen, az iparilag fejlett országokban mindjobban elterjedő módon telepítsék.

Az ipari üzemek korszerűsítéséhez, területük lazításához, áttelepítésükhöz, új korszerű üzemek létesítéséhez nem kell a példákat külföldön keresnünk. A magyar ipari építészeti színvonala világviszonylatban is megállja a helyét. Ahol megfelelő volt a terület és a lehetőség, korszerű telepítés és technológia mellett építészeti színvonal és városképi megjelenés szempontjából is kiemelkedő értékű ipari létesítmények létesültek, mint pl. a székesfehérvári alumínium-hengermű üzemi együttese.

A jövő ipari városa

Az elmondottak alapján kirajzolódik előttünk az ipari területekkel megnövelt, átépített Budapest jövőbeni képe.

A füstölő gyárkérmények eltűnnek a város ipari körzeteiből. Gázenergiával vagy atomerővel működő néhány erőmű szolgáltatja az energiát az ipari üzemek, egyben az egész város számára. Alapvető átépítés után mai helyükön, Angyalföldön, Újpesten, Kőbányán, a Ferencvárosban, Csepelen, Kelenföldön és Óbudán maradnak az eddigi gyárnegyedek, de itt is eltűnnek a füsttől megsötétedett, nyers-téglából készült keskenyablakos gyárépületek. Helyettük világos ipari csarnokok sorát találjuk tágas gépkocsiparkolók és erdősávok között. Az eddigiekhez új gyárnegyedek csatlakoznak. Az északi új lakóvárosrész szomszédságában, Rákospalotán kiépül a főváros egyik legnagyobb korszerű ipari- és raktárnegyede. Hasonlót találunk északkeleten az Újpalotai-

lakótelep közelében és keleten a Rákospatak völgyében. Délen Soroksárhoz csatlakozóan épül ki az új ipari negyed. A kelenföldi ipari terület — megszakításokkal — Albertfalván és Budatétény lakóvárostól távolabbi részén, majd a mai Budapesten kívül Százhalombattáig folytatódik. Az óbudai Kaszás-dűlőben a környezetet nem zavaró fásított ipari park alakul ki. Itt a budai hegyvidék és Észak-Buda lakosai találnak közeli munkahelyet.

Kitelepülnek vagy átépülnek a környezetüket zavaró, füstös, bűzös ipari üzemek. Az újpesti bórgyárak és vegyi üzemek levegőszennyező hatása korszerű beren-

dezések alkalmazásával a minimálisra csökken. Pesterzsébet levegője megjavul, mert a tőle északnyugatra fekvő üzemek kitelepülnek vagy szennyező hatásuk megszűnik. Megfelelő tisztítóberendezések gondoskodnak arról, hogy a gyárak ne bocsáthassanak szennyező anyagot a csatornahálózatba vagy a Dunába. Vízellátásukról nagyrészt külön ipari vízmű és hálózat gondoskodik. Tisztábbá, fürdésre ismét alkalmassá válik a Duna vize a Római-parton és a Soroksári-Duna-ágban.

A belső városrészekből kitelepülnek a forgalmat akadályozó anyagraktárak is. Számukra az új

ipari körzetekben létesülnek könnyen hozzáférhető, jó közlekedésű telepek. Ugyanakkor megmaradnak a lakóterületen a lakosság életét nem zavaró, közeli munkalehetőséget adó kisebb üzemek. A kézműipar műhelyei a sötét alagsorokból a földszintre vagy világos, modern műhelyházakba költöznek, amelyek kellemesen szakítják meg a bérházak sorát. Így valósul meg a termelés funkcionális követelményeit messzemenően szem előtt tartva a cél; a lakóhely és a munkahely kedvező kapcsolata; a társadalmi és gazdasági fejlődés egyik legfontosabb műszaki, urbanisztikai előfeltétele.

9. Zöldterületek, üdülőterületek

Ma már közismertek a nagyvárosi élet előnyei, de hátrányai is. A technikai fejlődés, az egyre nagyobb kényelem együtt jár a lakosság fizikai és pszichikai túlérzékenységével, az időjárási és az együttélési viszonyosságokkal szembeni ellenálló képesség csökkenésével. A szennyező levegő, a zaj stb. okozta légzőszervi, idegi és egyéb ártalmak káros következményeit mindannyian érezzük. Mennél nagyobb és zsúfoltabb a város, annál jobban vágyódunk a természet, a csönd, a friss levegő, a napfény, a nagy, szabad, tágas terek, zöld rétek, erdők után. Az egészséges élethez megfelelő környezet szükséges. Napjainkban már tisztán látható a nagyvárosok jövője szempontjából a környezetvédelemnek, az egészséges életfeltételek megteremtésének embert és várost formáló szerepe.

A fejlődő iparosodás, de a növekvő igények is szükségessé teszi a nagy emberi, anyagi károkat okozó lég-, víz-, talajszennyeződés, a zaj, a zsúfoltság csökkentését. Az ennek érdekében alkalmazandó technológiai változtatások mellett, a zöldterületek védik és védhetik később is a lakosságot

a leghatékonyabban. A növényzet a környezetvédelem élő, univerzális eszköze. Egyszerre tisztítja a levegőt, csökkenti a zajt, kedvezően befolyásolja a hőmérsékletet, a páratartalmat, gátolja a rengéseket. A zöld növény látványa felfrissülést, pihenést jelent.

A város zöldterületeinek kondicionáló szerepe közvetlen használati funkciókkal is párosul. Az egyre rövidülő munkaidőben, mindinkább automata gépek vagy asztalok mellett, zárt térben, ülve dolgozó emberek számára a nagyforgalmú utak, a kis alapterületű lakások után egy-egy park tágas tere ad alkalmat a sétára, játékra, sportra, az emberi szervezet számára fontos mozgásra, aktív pihenésre. A zöldterületeknek a városban a környező tájjal összekötő feladatai mellett társadalmi jelentősége is van.

A város zöldfelületei: a házikertek, közkertek, parkok, erdők, fasorok és egyéb fásított felületek különböző hatékonyságúak. Használhatóságuk, igénybevételi lehetőségeik, területi megoszlásuk is igen eltérő (a zöldséget termelő házikert például jelentős anyagi

hasznót jelenthet, de a környezetvédelemben — pl. a zajcsökkentésben — hatékonysága messze elmarad a fás, cserjés park vagy erdőterülettől).

Az általános terv zöldterületi célkitűzései

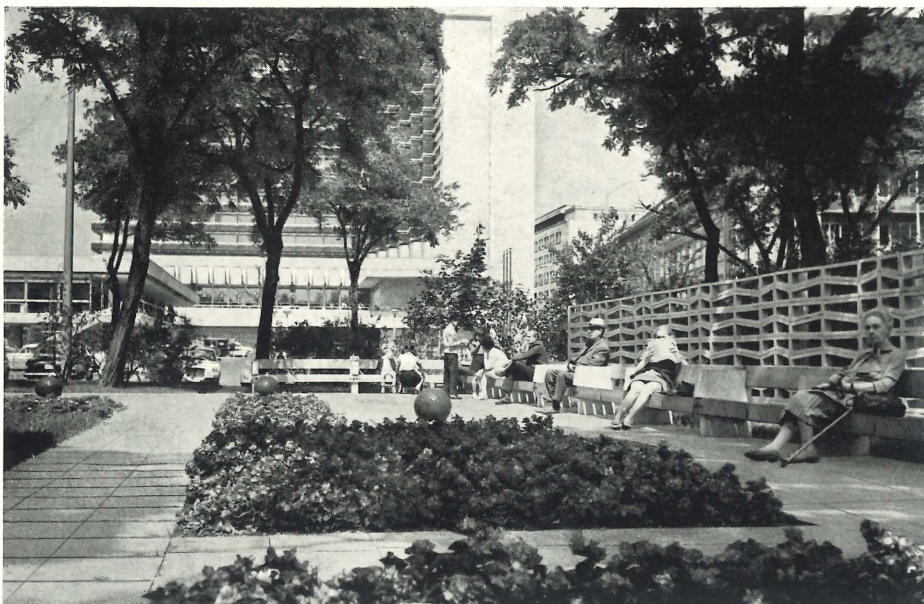
Budapest általános rendezési terve a zöldterületek jelentőségének megfelelően, a meglevő adottságok figyelembevételével határozta meg a városi zöldterületek fejlesztésének legfontosabb területi igényeit. A tervlap az ápolat zöldterületeken és az erdőkön kívül a nagyobb zöldbeágyazott közintézmények céljára fenntartandó területeket és az üdülőterületeket is feltünteti. Az újonnan létesülő lakótelepek és rekonstrukcióra kerülő belső városrészek zöldfelületei és a terv léptékében nem ábrázolható kisebb városi terek egészítik ki ezt a zöldterületi hálózatot.

A parkok, az erdők és az egyéb zöldfelületek kedvezően befolyásolják a város klímáját. Az általános terv ezért feladatának tekinti a meglevő zöldfelületek továbbfejlesztését. Annak a természetesen



78. ábra. Budapest meglevő és tervezett zöldterületei

1 erdő; 2 áított zöldterület; 3 üdülőtérlet; 4 zöldbeágyazott közintézmény-térlet; 5 Budapest határa



79. ábra. Az V. kerületben levő, Petőfi téri új park. Az új nagy létesítmények környezetének parkosítása már a jövő nagyvárosának képét vetíti elénk

kialakult vázrendszernek a megerősítésére törekszik, amely a budai oldalon az erdős hegyek felől, a völgyek mentén egészen a városmagig benyúlva tisztítja, kiszorítja a szennyezett levegőt. A pesti oldalon az ipari területek elválasztása, szigetelése, a légáramlásokat kedvezően befolyásoló zöldsávok kialakítása az egyik cél, a város egyéb területeinek kondicionálása mellett. Jelentős tájvédelmi feladatokat is szorgalmaz a terv, főképp a város környékén (bányagödrök betöltése, a meddő- és szeméttelpek betelepítése, az erózióknak kitett területek védelme stb.). Lehetőséget kíván teremteni (elsősorban a fővárosba bevezető közlekedési vonalak mentén) a szennyezett levegő szigetelését és a zaj csökkentését elősegítő zöldsávok léte-

sítésére. Felhívja a figyelmet a meglevő faállomány védelmére. Fásított gépkocsiparkolók építését, a fasorok számának növelését, az újonnan parkosítandó területre idős fák ültetését javasolja.

A budapesti parkhálózat fejlesztése

A használhatóság szempontjából legjelentősebbek a lakóhely közvetlen közelében levő, olyan közcélú kertek, parkok, ahol a terület nagy részét lombtömeg (pázsít, cserje, fakorona) borítja, e mellett és alatt sokféle, a szabad idő eltöltésére alkalmas felszerelés található.

Jelenleg Budapesten az ápolat parkterület 987 hektár, a város összterülete 1,7%-a; lakosonként átlag 5 m². A kerületi megoszlás

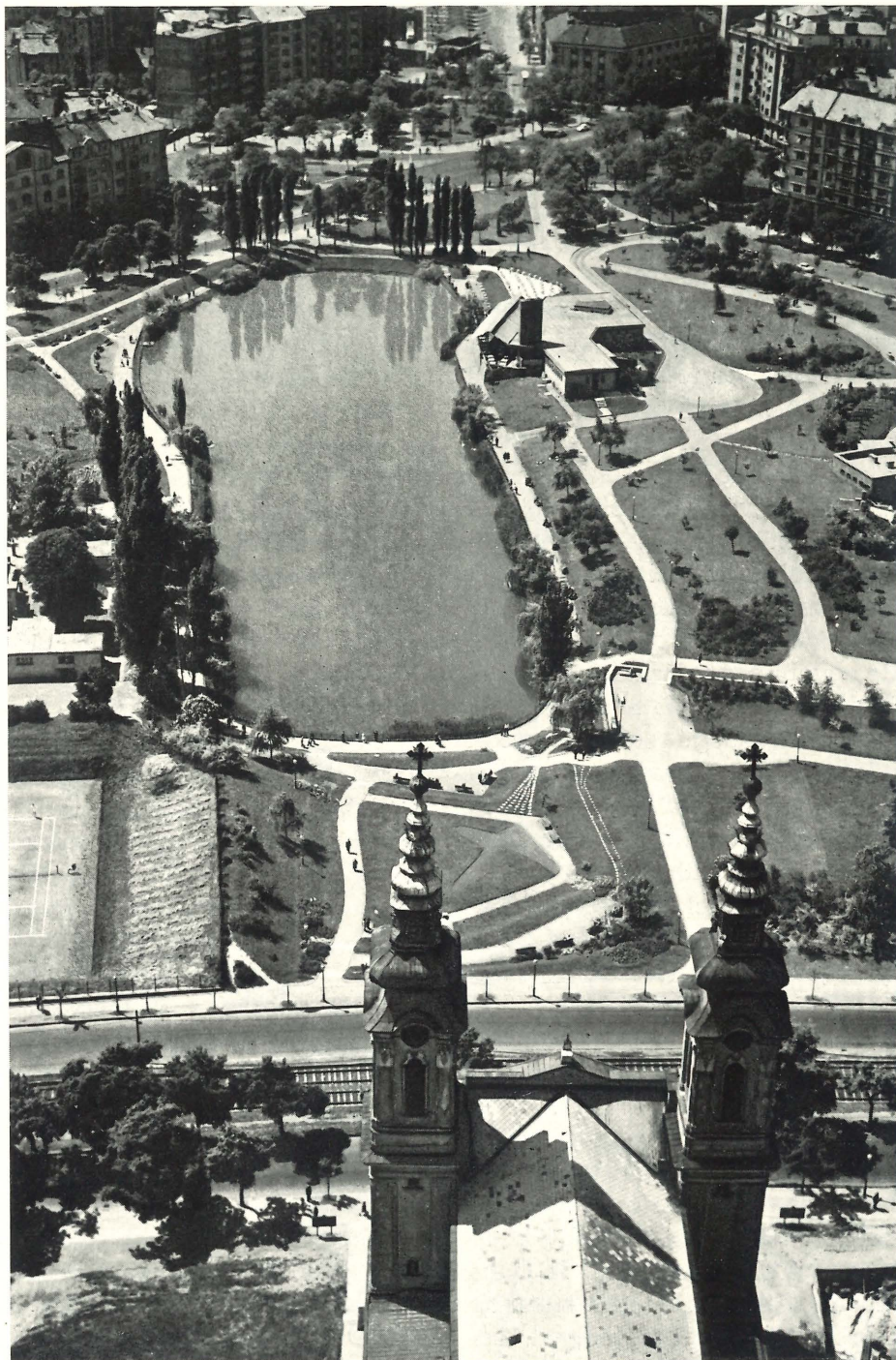
azonban nagy eltéréseket mutat. Amíg a X. kerületben, a Népliget beszámításával az egy főre jutó parkterület 20,36 m², addig a legnagyobb laksűrűségű belső kerületekben (VI., VII. kerület) mindössze 0,22–0,23 m². Ez annyira kevés, hogy bár a sok gyermeket foglalkoztató, sűrűn elhelyezett játszótérek befogadóképességét jelentősen megnövelték, a gyermekek igényeit még nem elégíti ki. A belső kerületek terei (Klauzál tér, Almássy tér stb.) változatlanul zsúfoltak.

Az ostrom alatt megrongálódott és éveken át elhanyagolt parkok helyreállítása után új parkokat elsősorban a lakótelepek építésével együtt, azok környezetében létesítettek. Megkezdődött az elavult



80. ábra. Növekszik a játszótérek száma, gyarapszik felszerelésük

parkok rekonstrukciója is (Lékay tér, Jászai Mari tér stb.). Több új típusú kerti berendezés, felszerelési tárgy került a parkokba. Minta játszókertek épültek nagy közönségsíkkal a Köztársaság téren, a Városmajorban stb. Ezek szinte országos játszókert-építési akciót eredményeztek. Azonban az egész várost átfogó zöldterületi rendszer kialakítására még nem került sor. A gellérthegy Jubileumi-parkon és a Közraktár utcai parkon kívül új közterületi park alig épült. A régi telepítésű városbelsőben, az utak korszerűsítésével és az új létesítmények elhelyezésével a még meglevő parkok területe is csökkent (pl. Városliget, Vérmező stb.). Ebben a vonatkozásban a leg súlyosabb probléma az elkövetkező időszakban a gépkocsiparkolók elhelyezése. Helyenkint csak többszintes megoldásukkal óvható meg a meglevő és tervezett zöldterület. Fokozza a játszó- és egyéb mozgásterületek hiányát, hogy az ideiglenes felvonulási létesítményeket gyakran a parkokba telepítik. Ezzel évekre elzárják azokat a lakosságtól (Károlyi-kert, Kun Béla tér stb.). Égető gond a régi telepítésű oktatási intézmények zöldterületi ellátása. Sok iskolás gyermek a tanteremben tornázik, a napközisek ott töltik egész napjukat. Az ifjúság egészséges szórakozásához, az iskolán kívüli neveléshez, de a növekvő számú nyugdíjas és az egyre több szabad idejű dolgozó részére nincs elég pihenő- és mozgásterület, tiszta levegő, napfény, csönd a belső városrészekben. Nincs megfelelő, vonzó kialakítású és felszerelésű, téli-



81. ábra. A lágymányosi Feneketlen tó környezete

nyári üzemeltetésű park a mintegy 600 000 főt magába foglaló családi-házias területeken sem.

A lakosság szabad idejének egészséges eltöltéséhez minde nélkülött a jól ápolt közparkok, kertek területi növelése és arányosabb elosztása szükséges. Az új lakótelepeken az összefüggő, nagyobb zöldterületeket gazdag felszereléssel, jól karbantartva lehet még vonzóbbá tenni. A nagy lak-sűrűségű városbelsőkhöz részben nagyvonalú rekonstrukcióval, részben a belső udvarok összenyitásával (a „városrehabilitáció” útján) kíván a terv alapot adni további zöldterületek létesítéséhez. Ezek sem alkotnak majd a külső erdőkkel összefüggő rendszert, de egyenletes hálózatot képeznek. A hálózat különböző nagyságrendű és felszereltségű zöldterületeket jelent, ahol a város más és más korcsoportú, érdeklődési körű és igényű lakossága a napi, és hétfélig szabad idejét töltheti.

A zöldterületek jellegét és használati funkcióját jelentősen befolyásolják a város természeti, szerkezeti és egyéb adottságai.

A Duna partjai és a budai erdők

A Duna nagy vízfelülete (mintegy 28 km hosszú budapesti szakasza) az evezés számára; partjai, szigetei a horgászás részére nyújtanak kedvező területet. A Duna mentén alakultak ki legértékesebb *üdülőterületeink* (Római-part, Leányfalu, Göd, Dunaharaszti stb.). A hétfélig üdülőterületek száma az utóbbi időben rohamosan növekedett. Gyakran a meggondolatlan,

gyors parcellázások, a szigorú szabályok hiánya, illetve semmibevevésük a problémák sorát szülte. A rendetlen építkezések váratlan közművesítési, ellátási, közlekedési stb. igényeket támasztanak.

A városfejlesztés a több tízezres befogadóképességű Római-part rendezését és északi irányba való továbbterjesztését tűzte ki célul. Az elgondolások szerint feltöltés útján a Római-part a Duna felé is szélesedik. A Duna mentén végigmenő széles sétány és a Dunára merőleges parksávok osztják majd a területet kisebb egységekre. Indokolt az eddig eléggé kihasználatlan Soroksági-Duna-ág budapesti és közvetlenül Budapesthez kapcsolódó szakaszát üdülési célra fejleszteni, a kotrási, folyamszabályozási és egyéb munkák végrehajtásával. A rendezés egyik alapvető elve itt is az, hogy a partmenti sávot közcélokra szabadon hagyják. Mindkét üdülőterület fejlesztésének előfeltétele a megfelelő közművesítés. A főváros környéki üdülőterületek a Duna mentén, főként településekhez csatlakozóan alakultak ki, illetve ott fejleszthetők. A budai oldalon Szentendre, Leányfalu, Tahitótfalu, Surány, Szigetmonostor, Pomáz, Budakalász, Csobánka, Pilisborosjenő, Solyvár, Nagykovácsi, Budaörs, Törökbálint, Érd, Diósd, Tárnok, Százhalombatta; a pesti oldalon Göd, Dunakeszi, Dunaharaszti, Taksony; Csepel-szigeten Halásztelek, Tököl, Szigetszentmiklós üdülőjellegű fejlesztése indokolt, a kultúralt üdülési feltételek (közlekedés, közművesítés, ellátás stb.) megteremtésével összehangolt

ütemben. Az általános terv a város környékén a nagyjúzemileg nem használható, de parcellázásra alkalmas területeken virágos-veteményes, gyümölcsös kertek kialakítását javasolja azok számára, akik szívesen végeznek kedvtelésből kerti munkát. Fontos azonban, hogy ezek a területek ne válhassanak „illegális”, silány minőségű lakóterületté.

Budapest hétfélig üdülőterületei a közlekedés fejlődésével egyre nagyobb távolságra kitolódnak. A Duna-kanyar, a Velencei-tó, sőt a Balaton is egyre gyorsabban és könnyebben közelíthető meg. Erre nagy szükség is van, mert a hétféligitelek-igénylők száma fokozatosan nő.

Hétféligeken a városi és városkörnyéki erdők szinte vonzzák, csábítgatják kellemes csendjükkel, tág terükkel, levegőjükkel, lombusogásukkal a városok lakóit. A budai oldalon lényegesen több az erdőterület (2925 hektár) mint a pestin (1487 hektár). A tömegközlekedési adottságok, valamint az erdők egy részének a közhasználat elől való elzárása egyes területek zsúfoltságát (Húvösvölgy), illetve mellőzését (pl. törökbálinti erdők) okozták. Az erdők karbantartása az utóbbi időben javult, de változatlanul kevés még a turistaház, a vendéglő, a büfé, az étterem. Hangulatossá, változatosabbá teszi az erdők megközelítését a fogaskerekű, a háború után készült úttörővasút és a város új érdekessége, a libegő.

Az általános terv fontos elhatározása, hogy a budapesti erdők (a városi zöldterület-hálózat pótolha-

tatlan részei) a továbbiakban már ne fakitermelő üzemek, hanem a lakosságot pihentető, felüdítő erdőparkok legyenek. A terv szerinti cél, hogy az erdőtelepítések a Főváros területén elérjék a 6000 hektárt. Az erdőknek erdőparkká való átalakításakor elsősorban a hétvégi kirándulók igényeit kell jobban kielégíteni. Az egyes területek zsúfoltságát a kirándulóterületek széthúzásával, újabb libegők, felvonók építésével, játszó-, sporthelyek, sí- és ródli pályák, vendéglátóhelyek létesítésével lehet megszüntetni. Ezzel egyidőben az erdőparkok területéről ki kell telepíteni a zavaró, nem a közönséget szolgáló létesítményeket.

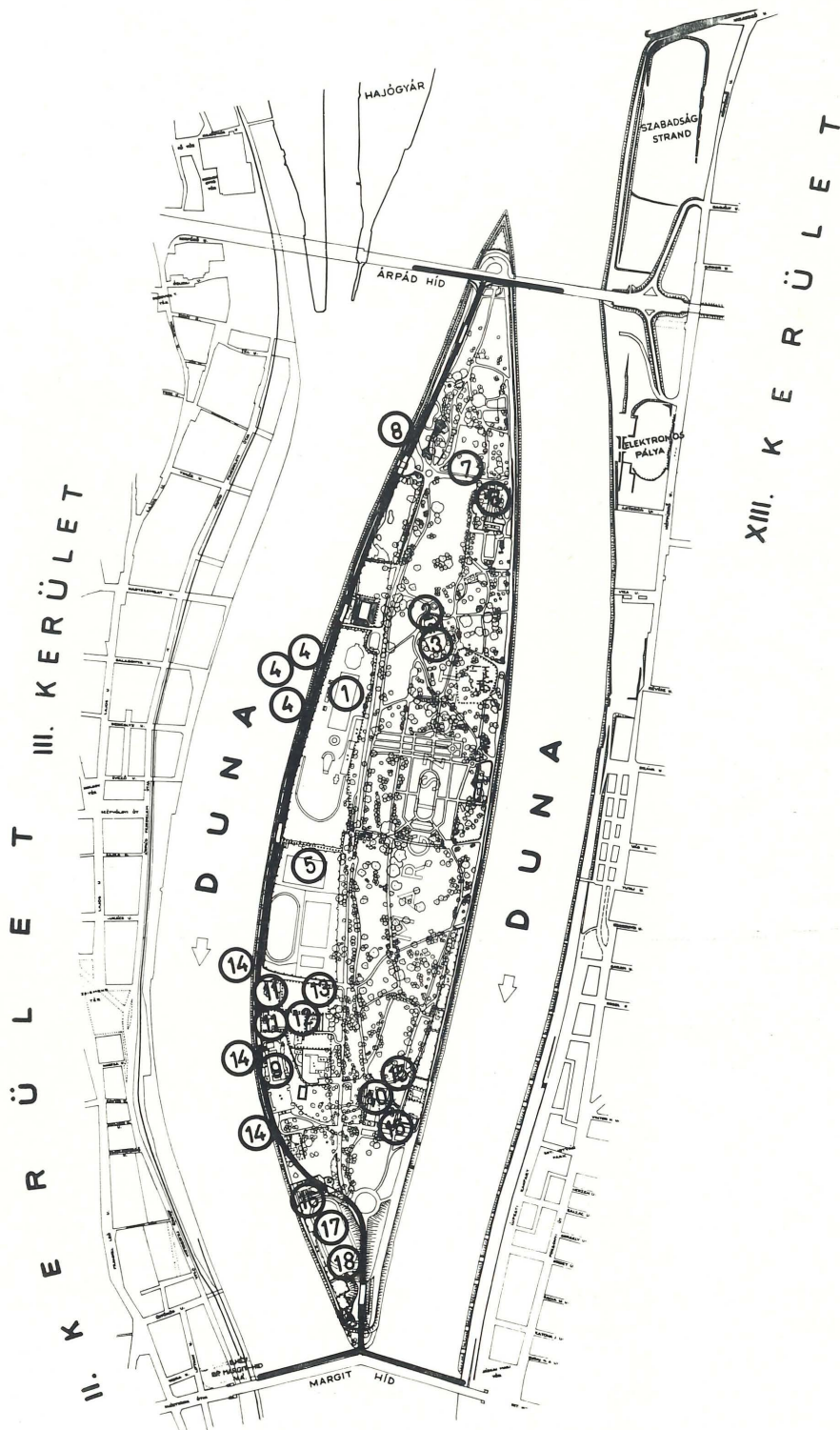
A szigetek, a Városliget és a Népliget

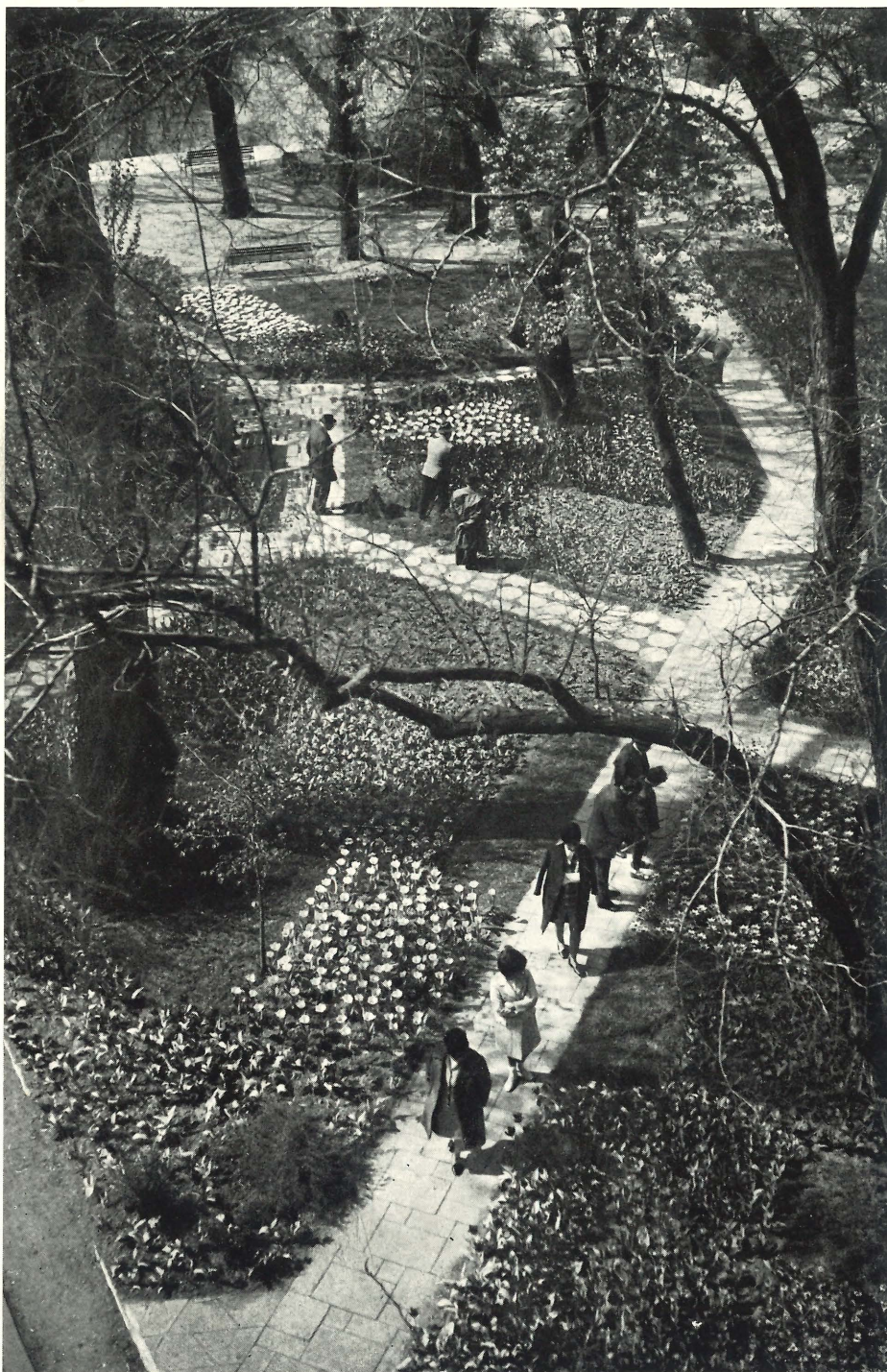
A terv fontos célkitűzése a *melevő természeti adottságok* érvényre juttatása. Ezek között a város mintegy 330 hektár összterületű szigeteinek zöldterületi rendezése és részben árvízvédelmi megoldása elsőrendű feladat. Legértékesebb szigetünk a *Margitsziget*. Területét mint különlegesen védett közcélú parkot, fejlesztési programja értelmében meg kell tisztítani az oda nem illő, nem közcélú létesítményektől (egyesületi kluboktól stb.). Fejlesztését három

82. ábra.

Javaslat a Margitsziget fejlesztésére

A megmaradó és tervezett létesítmények: 1 Palatinus; 2 szabadtéri színpad; 3 szabadtéri mozi; 4 strandbővítés; 5 jégpálya; 6 nagyszálló; 7 létesítendő szálló; 8 pihenőhajó; 9 Nemzeti Sportuszoda; 10 Casino; 11 klubház; 12 tenispálya; 13 tenisztudion; 14 csónakház; 15 Casino bővítés; 16 kertészet; 17 rendőrség; 18 gondnokság; — tervezett új út





83. ábra. A Margitsziget, a csendes pihenést zavaró létesítmények kitelepítése után egyre inkább a szép növények és sétálók találkozó helye lesz.

fő funkció érdekében határozta el a Főváros:

1. pihenőpark és kultúrközpont,
2. idegenforgalmi,
3. sport és szórakoztató rendeltetés.

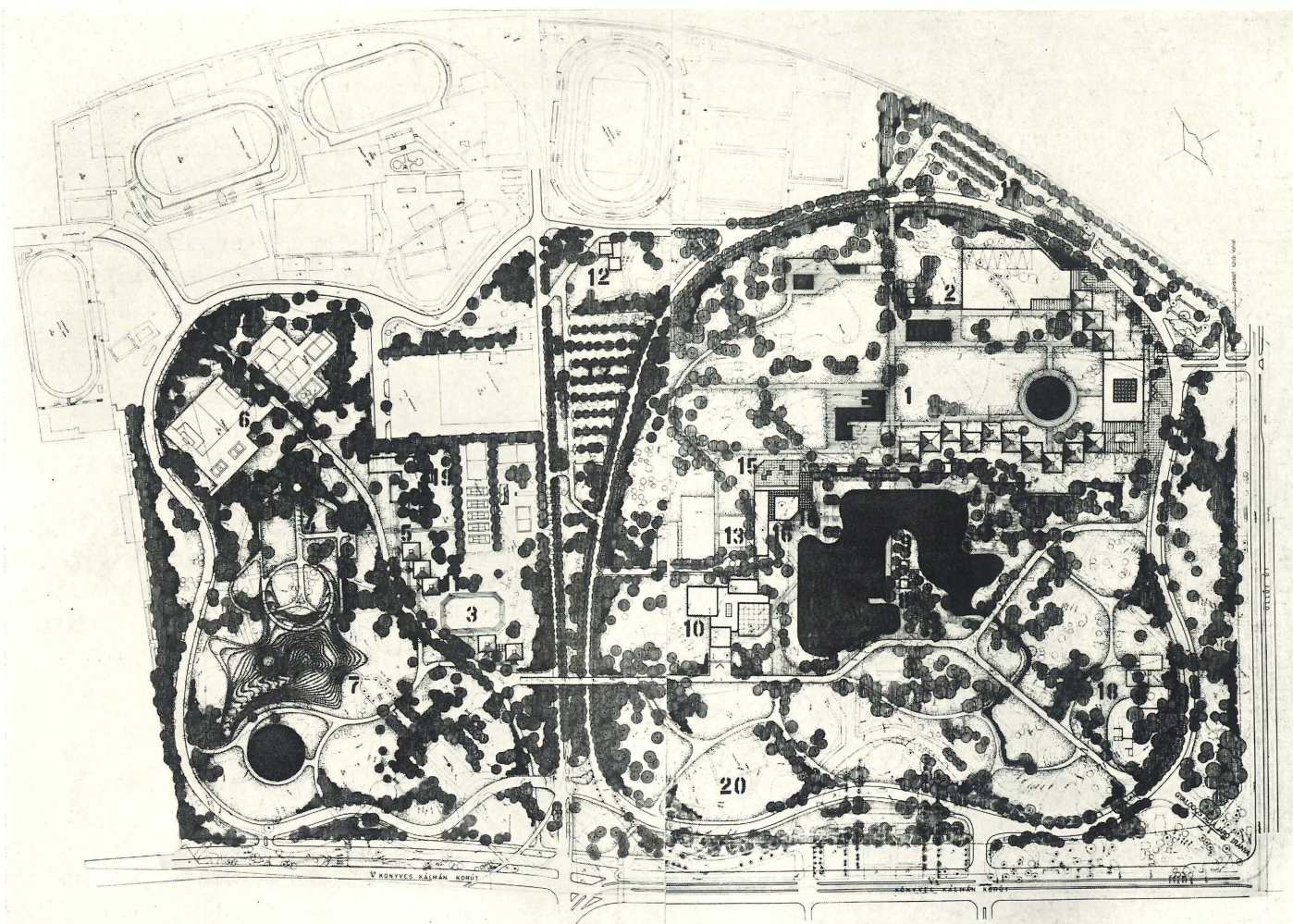
E program keretében bővül a Palatinus, a Nemzeti Sportuszoda területe; és többek között sor kerül a Casino teljes rekonstrukciójára. Az Óbudai Hajógyári sziget rendezése, az északi rész közparkká és sportligetté alakítása után — a tervek szerint a Margitszigetet tehermentesítené.

Sokat vitatott téma volt a Margitsziget bevezető útjának a nyugati oldalra való áthelyezése és a kapcsolódó parkolóhelyek szükségessége. E fejezet szerzőjének véleménye, hogy a Szigetet a gyalogosok számára kell fenntartani. Parkolóhelyeket csak a szállók mellett célszerű létesíteni.

A Főváros lakosságát évek óta foglalkoztatja a *Városliget* sorsa. A zöldterületi szempontok miatt is kívánatos a nemzetközi vásár kitelepítése a Városligetből. Ha a legújabb javaslatok szerint a Vásár a mezőgazdasági kiállítás területére kerül, esedékessé válik a Városliget korszerű rekonstrukciója.

A főváros másik nagy parkjában, a *Népligetben* a tervek szerint strand, ifjúsági klub, különböző korosztályok számára játszó- és sportterek, éttermek létesülnek, ugyanakkor a Népliget parkosított területe is növekszik.

A terv, többek között javaslatot tesz a műemlékek környékének rendezésére, a Várfal melletti körút kialakítására, Gül Baba tür-



84. ábra. Javaslát a Népliget rendezésére

1 strandfürdő; 2 fedett uszoda; 3 műjénpálya; 4 iskolás korú gyermekek játszótér; 5 tejvendéglő; 6 sportjátszótér; 7 téli játszótér; 8 olvasókert; 9 csónakázó; 10 ifjúsági klub és park; 11 büfé- és gyümölcspavilon; 12 kertészeti-fenntartó telep; 13 100 adagos főzőkonyha; 14 100 ülőhelyes vendéglő; 15 önkiszolgáló étterem; 16 80 férőhelyes eszpresszó; 17 a létesítményhez tartozó parkolóhelyek; 18 általános játszókert; 19 felnőttek kertje; 20 pihenőkert (kertészeti kiállítás)

béje és a Kiscelli kastély körüli terület parkosítására, valamint a Cellerthegy még elhanyagolt területeinek és az óbudai téglagyarak helyének kertészeti rendezésére.

Strandok, gyógyfürdők

„Budapest fürdőváros” — sokan ismerik így fővárosunkat. Valóban

a főként melegvízforrásokból el látott *strandfürdők* mintegy 67 hektár területet foglalnak el. Látogatottságuk az időjárástól függ. Nyári jó időben zsúfoltak, az év nagy részében kihasználatlanok. Budapest uszodái jó lehetőséget nyújtanak a mozgásra, sportra. Számuk, befogadóképességük azonban kevés, területi elhelyezkedésük sem kedvező, hiszen sok ke-

rületben egyáltalán nincs uszoda. Így jórészt megoldatlan az iskolai úszásoktatás; de az úszósportnak sincs világrendezvények lebonyolítására alkalmas, nemzetközi igényeknek megfelelő stadionja.

A fővárosi értékes, vonzó strand- és gyógyfürdők fejlesztése és újabbak létesítése a meleg források ésszerű kihasználásának balneológiai lehetőségein belül kívána-



85. ábra. További libegők, felvonók építésével még megközelíthetőbbé válnak Budapest és környéke hegyvidéki kirándulólhelyei

tos. A legközelebbi időszakban a XIV. kerületi Paskál-dűlő területén tervezik új fürdő építését. További elképzelések szerint a Népliget területén, és a kelenföldi lakótelep városközpontjában létesül strand, illetve uszoda. Feltehető, hogy az életszínvonal emelkedésével, az igények növekedésével minden városrész igényli majd az uszodát. Ezért a nagyobb, új lakótelepeket már most úgy kellene tervezni, hogy szükség esetén a terület szabadná váljon.

A főváros és környéke balenológiai adottságait felhasználni, a strandhálózatot fejleszteni egyaránt érdeke mind a városi lakoságnak, mind a népgazdasági szempontból jelentős idegenforgalom, a turizmus céljainak.

A sporttelepek elhelyezése

A sport területi adottságai és problémái felsorolásához el kell mondani, hogy a főváros 344 helyén található 1068 pálya zömében egyesületi, az „élsportolás” igényeit és céljait szolgálja. Jelentős részük egészségtelen ipari létesítmény mellé települt, védőnövényzet nélküli. A pályákat elsősorban versenyszerűen sportolók vehetik igénybe, a lakosság nagy része kiszorul ezekről a helyekről.

A városrendezési terv az egyesületi sportterületekkel kapcsolatban sportligetek kialakítását szorgalmazza (a X. kerületi Fehér út mentén, a III. kerületi Mocsárosdűlőben, a XIII. kerületi Rákospatak mentén stb.). Ezekre a helyekre (bár nagyobb utazási távolságokkal) vonhatók össze a szétszórt,



86. ábra. Üdülőterületek a budapesti agglomerációban

1 üdülőterület; 2 erdő; 3 üdülő jellegű település; 4 agglomeráció határa; 5 Budapest határa

egészségtelen környezetű, egy-két pályát magukban foglaló kis sporttelepek. Ez az elképzelés versenyekre alkalmas sportlétesítményeket is pótolna és elősegíthetné a nemzetközi sporttalálkozókat. A tervek között szerepel a Palotai szigeti evezős pálya is.

Fontos feladat ezenkívül az ifjúsági testnevelés iskolán belüli lehetőségeinek bővítése, elsősorban

régi iskolák udvarainak tágítása és felszerelése, a tornateremhiány megszüntetése, az úszásoktatás széles körű bevezetése. A fiatalok és felnőttek nem versenyszerű sportolására, mozgására a zöldterületek bővülésével, a felszerelések gazdagításával adnak és a jövőben még sokkal inkább adhatnak lehetőséget. A felszerelés és üzemeltetés mellett azonban

még arra is szükség van, hogy a felnőtt lakosság felismerje a szabad levegőn való tartózkodás, a mozgás mindennapos szükségességét, és levetkőzze kispolgári előítéleteit.

*

A terv a jelentős zöldbeágyazott közintézmény-területeket is kijelöli. Ezek közé tartozik az Állat- és

87. ábra. A Római-part fejlesztése és a terület észak felé növelése további tízezreknek nyújthat üdülést és sportlehetőséget





88. ábra. A Duna-kanyar Budapest környékén a legkedveltebb pihenő- és kirándulólhely

növénykert. Jelenlegi bemutatókertjén kívül a II. kerületi Vadas-kert területén van bővítési lehetősége.

*

A főváros temetői, részben felújításra, részben területbővítésre szorulnak. Javítani kell a temetők esztétikai látképét. A Kerepesi temetőnek nemzeti panteonná, parkká alakulásával temetőjellege megszűnik. A budai oldalon levő temetők területét növelni kell; a temetőhiány megszüntetésére új temető nyitása szükséges. A terv a XI. kerületben és Solymár térségében jelöl ki e célra területet.

*

Közismert a tény, hogy Budapest és környéke az *idegenforgalom*

központja. A turisták számára még korántsem tártuk fel a város szépségeit, az üdülés, a szórakozás összes lehetőségeit. Jelentős lemaradást kell pótolni az elhanyagolt városrészek, a Duna-partok rendezése; a zavaró létesítmények eltávolítása terén.

A zöldterületek fejlesztésének jelentősége

Az általános rendezési terv csak a zöldterületek egyik alapfeltételét: a területet javasolhatja. A zöldterületek létesítése mindig összefüggött a gazdasági helyzettel, a városépítés egyéb feladataival; de a szükségesség és a sürgősség a kétmillió város esetében már egyre határozottabban jelentkeznek.

A probléma sokrétűségét és fontosságát, a zöldterületek jóté-

kony hatását és a benne rejlő egészségügyi, és társadalmi lehetőségét a lakosság egyre jobban felismeri és közvetlenül érzi.

Az általános rendezési tervben felvázolt zöldterületi elgondolások megvalósulásuk után jelentősen hatnak majd a városi életre, tovább szépítik Fővárosunkat. A külső parkerdőkkel szervesen kapcsolódó közparkok, a bevezető utakat kísérő zöld védősávok, a növényzettel elszigetelt iparterületek nagymértékben elősegítik a város átszellőzését, a kedvező klimatikus helyzet kialakulását. Csenedesebbé válik a ma igen zajos város, s a sok növény pszichológiai hatása nagyban növeli a nyugalom

érzetét. A ma is meglevő növény-szeretet az életszínvonal növekedésével fokozódik. A játék, a sport, a művészetek, a hobbyk művelése közkedvelté, lényegessé válik.

A belső városrészek rekonstrukciójával fellazított város zöldterületei összefonódnak az új lakótelepek kertjeivel. A tiszta levegőű csöndes pihenőkertek, a vonzó, gazdag felszerelésű gyermekját-szókertek, a felnőtt játék (hobby) kertek, sportkertek arányosan elosztott rendszere hálózza be majd a lakóterületeket. A közkertek berendezése sokkal jobban megközelíti majd a lakás nyújtotta kényelmet és valóban a lakás meghosszabbítását jelenti. A mainál lénye-

gesen több szabad idejű lakosság bőséges választékát találhatja a kerületi szabadtéri klubok, a szép kirándulóterületek, műemléki kertek, a Duna-part, az egyes városrészeket összekötő sétányok, vagy a várostól északra és délre hosszan elnyúló üdülőterületek által kínált lehetőségeknek.

Az általános tervben és egyéb tanulmányokban vázolt gondolatok megvalósulása — az ittlakók számára egészséges, vidám városi élet alapját, természetes, élő, organikus szövetét adja majd és a hozzánk látogató vendégeknek a mai-nál is szebb Budapest-élményt jelent.

10. Budapest városképe

Budapest mint annyi más nagyváros, a történelem előtti idők óta emberi település. A fontos közlekedési szerepet játszó Duna épp ezen a helyen tette lehetővé az átkelést a hegyvidék és az alföld között. E terület lakói kezdettől fogva élvezték a kedvező éghajlati adottságok, a gazdag hőforrások mellett mindkét táj földrajzi előnyeit. A település jelentősége, szerepe sokszor változott a történelem folyamán. Sokszor változott a település arculata is. Sokszor elpusztult, romjaiból ugyanannyiszor újraéledt. De az épületeket nemcsak a háborúk, a természeti csapások pusztítják, nemcsak akkor mennek tönkre, ha elhagyottakká válnak. Nemcsak gyakran alakítják át, toldozzák-foldozzák, hogy megfeleljenek a gyorsan változó igényeknek, hanem sokszor azért bontják le őket, hogy helyet adjanak nagyobb, divatosabb épületeknek. Így akár pusztították, akár építették a várost, az mindig történelmi emlékei egy részének elvesztésével járt.

Így az 1300-as évek előtti épületek nyomai csak mint archeológiai emlékek maradtak fenn. Az épületeknél sokkal maradandóbb ele-

mei a városnak a település szerkezete, ill. az útvonalak. Ahol egykor a római hadiút vezetett, ott halad ma is a Szentendrei út és a Fő utca. A vári lakónegyed, a Belváros szűk utcái a középkori utcák nyomvonalait őrzik. A Várba és a Belvárosba vezető főutak ma is a régi városkapuk helyén érkeznek. Ezek a vonalak, amelyek már eredetileg is többnyire topográfiai adottságok folytán alakultak ki, az újjáépítések, bővítések során rendszerint mint adottságok szerepelnek, így a város fix elemeivé, a kontinuitás hordozóivá válnak azokkal az épületekkel együtt, amelyeket különleges értékeik, esetleg a változás igényének kevésbé kitett funkciójuk megvéd az átalakítástól.

Többnyire fix elemeknek kell tekintenünk tehát a város főútvonalait. Ezeket szegélyezik, főleg csomópontjai körül összpontosulnak és újulnak fel leggyorsabban a város legnagyobb és legigényesebb épületei, míg a fix vonalak által határolt tömbök belsejében a telekspekuláció által sűrűn beépített szűk utcák között, ipari üzemekkel teletűzdelt, elnyűtt, elavult, degradálódott lakónegyedek maradnak.

Így van ez a világ csaknem valamennyi nagyvárosában.

A mai értelemben vett nagyvárosi konglomerációk általában mindenütt az utolsó százegynehány évben jöttek létre. Budapest esetében a nagyvárossá emelkedés politikai és gazdasági feltételeit az 1867-es kiegyezés teremtette meg. A kiegyezés és az első világháború között valósul meg a Budapestre irányuló vasúthálózat koncepciója és jön létre nagyszabású városrendezési akciók következményeként Budapest tágas, világos városszerkezete. Legfőbb elemei a Duna két oldalán a rakpartok, a hidak, a városba vezető történelmi útvonalakat a Nagykörúttal és a Sugárúttal (Népköztársaság útjával) kiegészítő úthálózat, a város alapvető közműhálózata, a pálya-udvarok és a főbb középületek. Budapest akkor kialakult jellegzetes építészeti arculatát alapjában véve sem a városnak a két világháború közötti növekedése, sem pedig az 1944–45-ös ostromot követő újjáépítés és az azóta eltelt negyedszázad sem változtatta meg.

E városszerkezet tengelye, a metropolis térbeli szervezője a Duna. Itt fejeződnek ki vizuálisan



89. ábra. A budapesti panorámának mintegy fókuszában, gyűjtőpontjában áll az újjáépített Erzsébet-híd

a város struktúrájának összefüggései. Itt látható legjobban az élet sokrétúsége, itt érzékelhető a legjobban a város múltja, jelene, sőt jövője is. Aki Budapestre gondol, a Dunát látja maga előtt, hidakat, a városnak a rakodópart felé kiülő házsorait, mögöttük a budai oldalon a hegyeket. Budapest e látképe emlékeinkben azonosul az egész város értékeivel.

A panoráma fókusza az Erzsébet híd, a város történelmének, életének a legmegkapóbb koncentrációja. Mellette találhatók az ősi átkelőhely védelmére épített római erőd maradványai, a gótikus szentélyű barokk plébániatemplom, reneszánsz pasztofoniumaival. A mű-

emlék templom tövében, a modern függőhíd feljárója alatt van a City legközpontibb fekvésű parkolóhelye. Szemben a budai hídfő többszintes forgalmi csomópontja, a Gellérthegy meredek sziklái között meghúzódó török kupolás gyógyfürdő, és a budai látkép legjellegzetesebb eleme, a Palotából, a Várnegyedből álló Várhegy, a lábánál fekvő városrészekkel.

A budai Várhegy talán Budapest legvarázslatosabb pontja. A Várnegyed paradox módon viszonylag fiatal városrész. Míg Óbuda a rómaiak idejében is város volt már, itt csak az 1241-es tatárjárás után építettek várost. Volt idő, amikor nagy királyok fényes várkastélya

közül Európa egyik legfényűzőbb városaként emlegették. Azóta sokszor elpusztult, újjáépült. Most befejezéséhez közeledik az 1944 – 45-ös ostrom alatt elpusztult palota-együttes helyreállítása, a déli barokk palotában a Budapesti Történeti Múzeum kapott helyet. A palota-komplexusnak ez a már restaurált része az Anjouk, Luxemburgi Zsigmond és Corvin Mátyás palotájának „in situ” múzeuma, a hét-nyolc méter magas földtömegek alól előkerült várrészletek bemutatásával nemcsak a legspeciálisabb, de talán egyik legjelentősebb produktuma a mai magyar építészetnek. A palota neobarokk részeibe az Országos Széchenyi

Könyvtár, a Nemzeti Galéria és a Munkásmozgalmi Múzeum költözik majd. A Sándor palotának és a Várszínháznak ugyancsak folyamatban levő helyreállítása, a Külügyminisztérium és a Kultúrkapcsolatok Intézete a Szent György tér nyugati térfalaként tervezett új székházainak megvalósulása esetén nemcsak a palotaegyüttes felhasználásának a kérdése oldódik majd meg, hanem a Palota és a

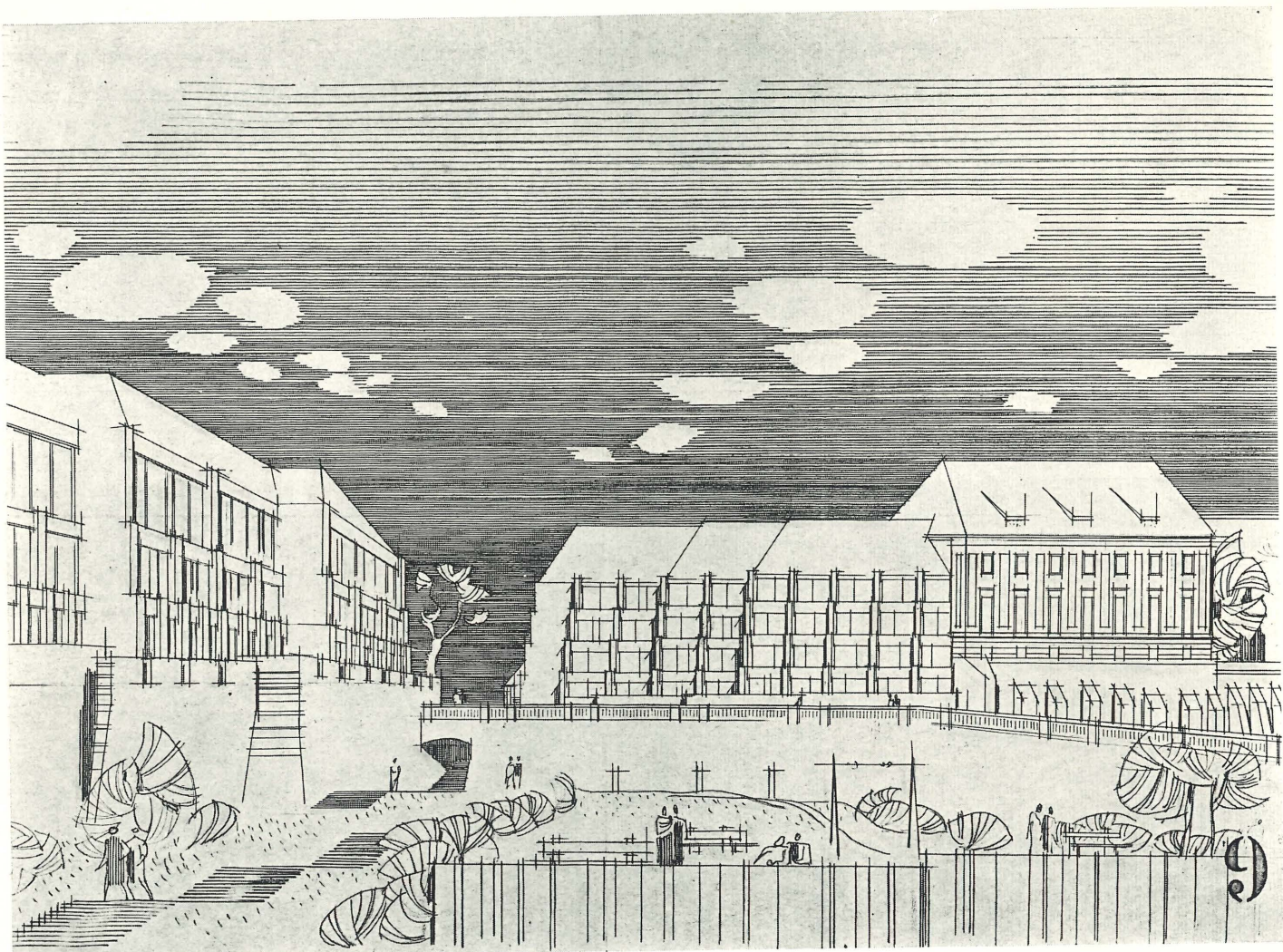
Várnegyed architektonikus kapcsolata is.

A Várnegyed helyreállítása már majdnem teljesen befejeződött. Homogén architektúrája, egységes stílusa nincs, mint ahogy nincs az egész városnak, de van időformálta egysége, történetisége. Az 1944–45-ös ostrom alatt annyira elpusztult, hogy lakható háza is alig maradt. Régi funkcióját szintén elvesztette. Ma nagy anyagi áldo-

zatokkal és jó ízléssel helyreállított városrész, egyszerű közepkori, barokk és klasszicista házai-
val, gótikus ülőfülkéivel és más, a helyreállítás során előkerült maradványaival, újfajta, igényes lakónegyeddé, a szórakozás és az idegenforgalom egyik fókuszává vált. A Mátyás-templomtól északra még romokban álló hatalmas épülettömegek kontúrján belül az egykori Domonkos-templom maradványait

90. ábra. A részben már újjáépített Palota, Budapest legfontosabb múzeumi- és könyvtárközpontja lesz





91. ábra A Dísz tér új arcultata a rekonstrukció után

magába foglalva létesül a Hilton-szálló. Megépítésével a város legnagyobb látogatottságú idegenforgalmi pontjának, a Halászbástyának a környéke csaknem teljesen megoldódik, itt már csak a templomtól délre fekvő saroktelek sorsát kell eldönteni, hiszen a középkori eredetű tér zártságának visszaállítása kívánatos. Megvalósulás előtt áll a Babits Mihály sé-

tány teljes megnyitása és a Várlejtő kiszabadítása is. A Várhegy keleti oldalán és az ezzel összefüggő Víziváros üres telkei is sorra gazdát találnak, és így a ma már lényegében a Belvároshoz tartozó negyed régóta várt rendezésére, rehabilitációjára is számítani lehet.

Ahogy a Várról, úgy a Belvárosról is elmondhatjuk, hogy nem-

csak Budapesté, hanem az egész országé, sőt az idegenforgalomé is. A századforduló idején a metropolissá válás itt elsöpörte a múltat, néhány templom, néhány tucat régi lakóház és az utcák vonalvezetése kivételével, de ide koncentrálnak egy gazdag kor egyhamar alig pótolható értékei. Míg a történelmi városmag budai részénél a kulcskérdés a korábbi



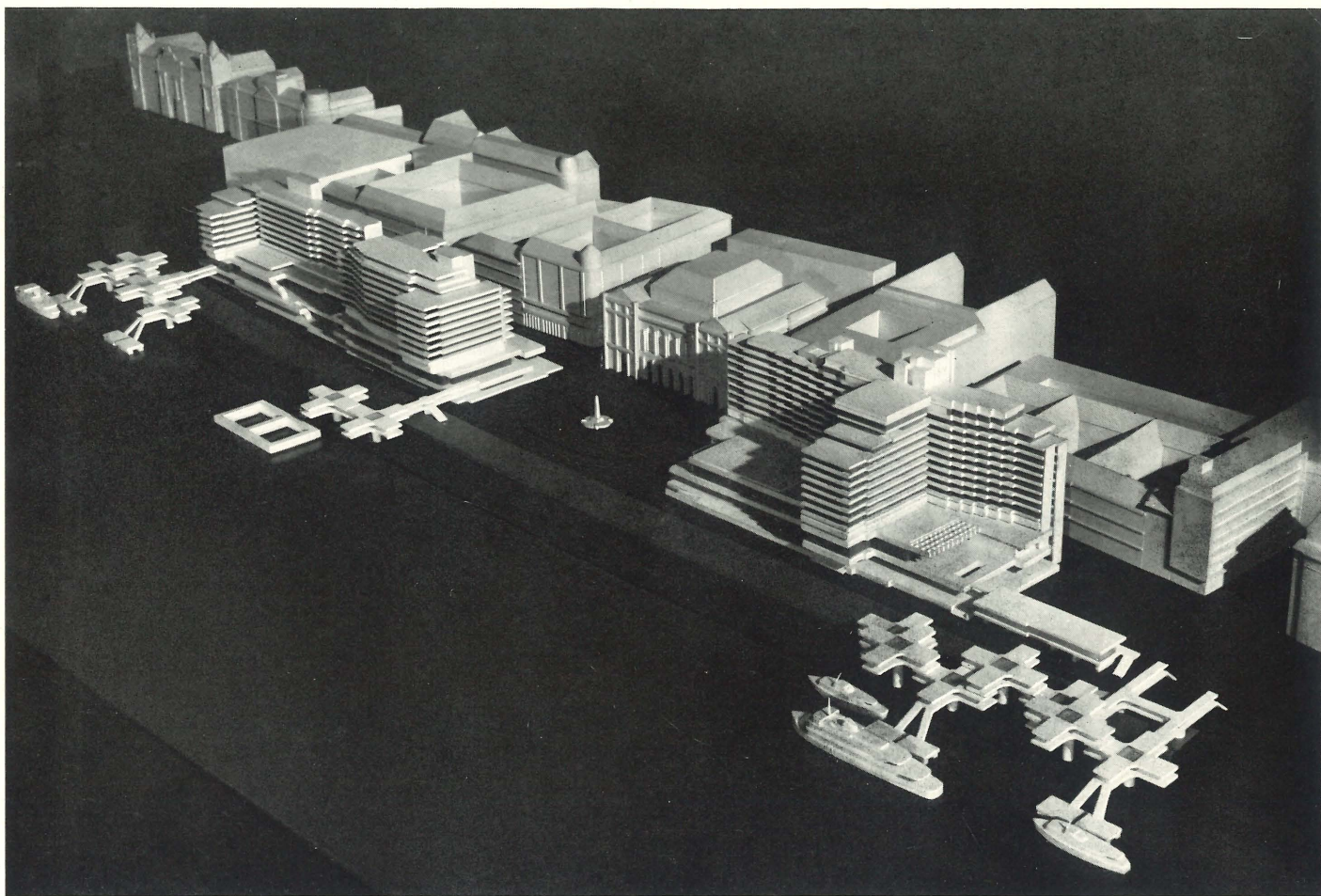
92. ábra. A Várhegyen, a Mátyás-templomtól északra épülő új szálloda magába foglalja a régi kolostor műemléki értékű maradványát

funkciók újakkal való felcserélése volt, a pesti Belváros esetén nem a funkciók megváltozása, hanem azok léptékének megnövekedése jelenti a problémát. Ide koncentrálnak most a kétmilliós főváros üzletei, áruházai, kereskedelmi vállalatai, bankjai, hivatalai, minisztériumai, sőt az egyetemi épületek jó része is. Itt vannak a nagy forgalmat kiszolgáló vendéglők,

éttermek, szállodák és itt látni a legtöbb idegent is. Itt jelentkeznek leghamarabb a modern városi élet kellemetlen velejárói. A zsúfoltság, a levegőszennyezettség és a zaj ugyan mindig jellemezte a városközpontokat, de most, különösen a személygépkocsi-állomány rohamos növekedése következtében ezek jellege embertelenné, mérteke pedig elviselhetetlenné kezd

válni. Enyhítésére, kiküszöbölésére most a Belváros középső (az Erzsébet-híd és a Lánchíd közötti) részén, a tulajdonképpeni Cityben az adottságok megfelelő felhasználásával három, egymással párhuzamos gyalogos zónát kívánunk létrehozni.

Az egyik tulajdonképpen a régi Duna-parti szállodasor előtti korzó helyreállítása. Ez olyan jellegze-



93. ábra. A Lánchíd és az Erzsébet-híd közötti Duna-part fejlesztése: új szállodák, süllyesztett forgalmi út, sétányok a felső és az alsó rakparton, Dunára néző pavilonok, sétahajó és vízitaxi állomások

tessége volt a háború előtti Budapestnek, mint a Champs-Élysées Párizsban, a Szent Márk tér Velencében vagy a Ring Bécsben. Az ostrom alatt kiégett szállodasor épületeit (kettő kivételével) „romeltakarították”. A felrobbantott hidak közötti üres teleksor előtt nem alakulhatott ki újra a Duna-korzó, de a Duna-Intercontinental megnyitása óta is több változat készült már a szállodasor teljes újraépítésére, és így, megváltozott formá-

ban a Duna-korzó újra aktuális. A Duna-parti 2-es villamos Lánchíd és Erzsébet-híd közötti, a rakparti raktárak helyére való süllyesztése esetén, a vágányok mai helyén gyalogsétányt lehet kialakítani, ahol a város lakói és vendégei sétálva vagy üldögélve, a panorámában gyönyörködve levegőzhetnek majd. Ha pedig a Metró észak-déli vonala üzembe helyezése után, a 2-es villamos megszüntetését határoznák el, a villamos-

vasút részére létesítendő 550 m hosszú, árvíztől védett keretlagút a közúti forgalom átvezetésére is alkalmas lesz. Benne két északi irányú forgalmi sáv vezethető, míg az alsó rakparton déli irányba haladó két nyomsáv alakítható ki. Azokon a napokon, amikor az alsó rakpart víz alá kerül, az alagút nyomsávai két irány közt megoszthatók. A villamosvágányok süllyesztése következtében, a mai pálya helyén 7–12 m között vál-

takozó szélességű, megszakítatlan felső rakparti sétány az alsó rakparti út fölé nyúló presszó- és sörözőpavilonokkal egészülhet ki. Ezek egyben összeköthetik a szállodákat és a felső rakparti korzót az alsó rakparti sétánnyal, ahol szárnyashajó, sétahajó, vízibusz és vízitaxi állomások kapcsolhatják a szállodasorhoz, a belvárosi korzóhoz a Duna-kanyart, a Margitszigetet, a Tabánt, a túlsó part gyógyfürdőit és a különféle vízisportok számára alkalmas helyeket. Itt lehet elhelyezni a régi Duna-uszodákra emlékeztető úszóműre szerelt medencefürdőt is, színes napozóteraszokkal.

A másik gyalogos tengely a már évek óta közkedvelt sétálóutcaként működő Váci utca, hol a város legszínvonalasabb, legjobb üzletei tömörülnek. A Váci utca és a Petőfi Sándor utca környékén üresen maradt vagy bontással szabaddá tehető telkeken újabb épületek építésével, a tömbbelsők gyalogos üzletutcákkal, passzásokkal való összenyitásával már folyik a Belváros rekonstrukciója. Déli végét az Erzsébet híd pesti hídfője forgalmi csomópontját is megoldó Felszabadulás téri Metró-állomás és a Váci utca – Veres Pálné utca között külkereskedelmi irodaházzal egybekötött nyilvános parkológarázs jelzi majd.

A harmadik gyalogos tengely a Metrónak már üzemelő Deák téri és Astoria állomásai között alakítható ki. A Városháza ideiglenes épületei helyén épülő áruháznak felszín alatti kapcsolata lesz a Deák téri Metró-állomáson keresztül a kelet-nyugati, az észak-déli Metró

és a millenniumi FAV vonalaival, sőt a Metro gyalogaluljáróin keresztül az Engels téri távolsági autóbusz pályaudvarral, illetve az autóbusz pályaudvar és a Bajcsy-Zsilinszky út között kialakítható nagy kapacitású nyilvános, föld alatti parkológarázzsal.

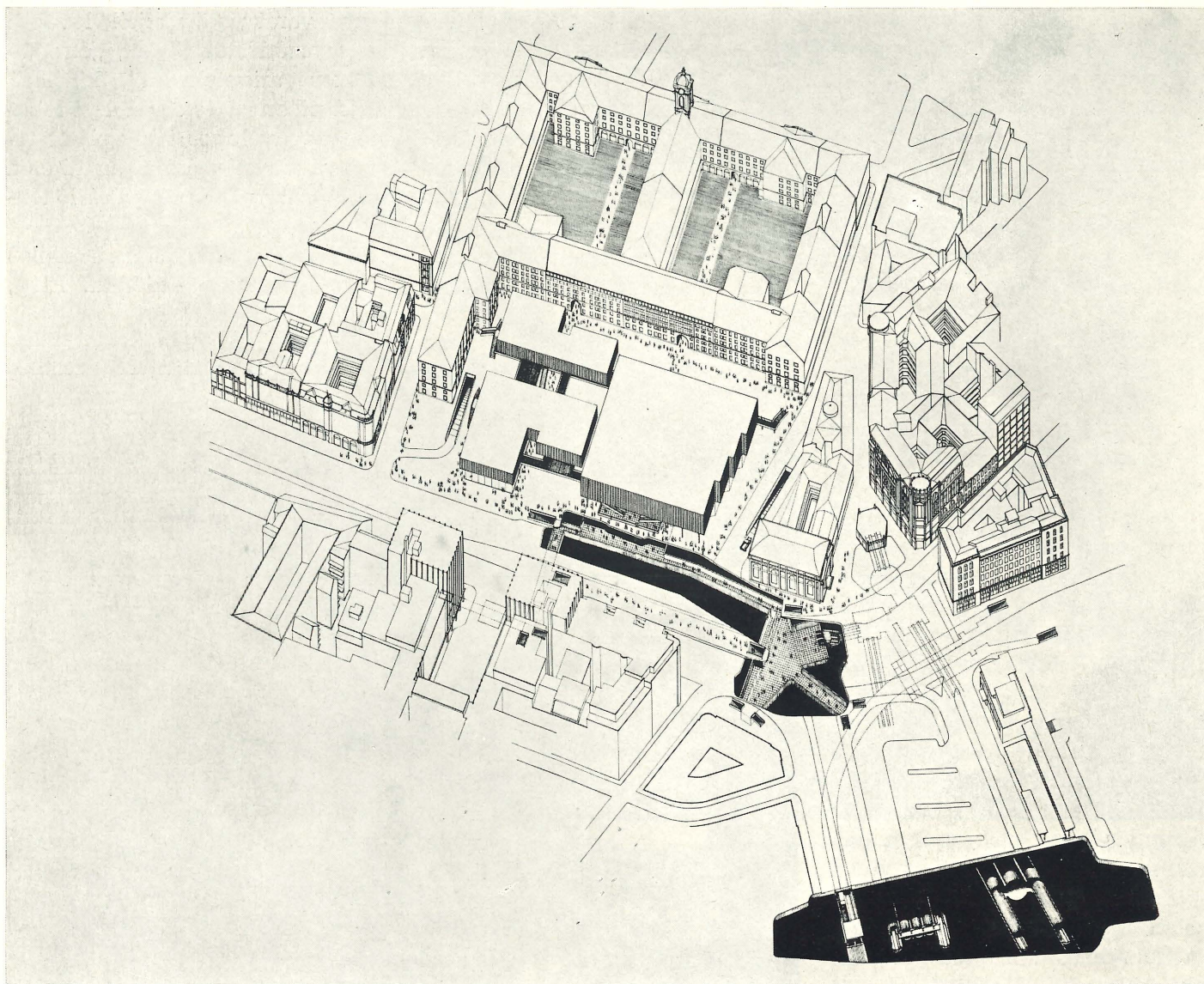
A Városháza műemlék részeinek a közönség részére megnyi-

tott udvarai pedig zajtól, levegőszennyeződéstől védett, „stresszmentes szigetekként” kínálnak majd pihenési és felüdülési lehetőséget, gyalogos kapcsolatot teremtvé a Tanács körút menti és a Váci utcai gyalogos bevásárló tengelyek között.

A Belváros megújulása az utolsó évtizedben megkezdődött. Elég,

94. ábra. A budapesti Belváros Dunára vezető utcái a budai Vár látványát befoglalják a pesti városképbe





95. ábra. Vázlatterv a Központi Városháza és a Bajcsy-Zsilinszky úti terület beépítésére. A korábbi toronyházas, irodaházak változat helyett újabban a területnek áruházzal, üzletházzal való beépítése lépett előtérbe

ha ezen a helyen az Erzsébet híd hídfője mellett kialakított mélyített térre, a Petőfi téri római múzeumra, a külkereskedelmi vállalatok új székházaira, a Vörösmarty téri irodaházra hivatkozunk. A folyamatban levő új építkezések: a Martinelli téren megkezdődött postabővítés, a Roosevelttéren, a Kossuth Lajos tér déli oldalán épített és a Szabadság tértől délre tervbe vett külkereskedelmi irodaházak tovább emelik majd a pesti City színvonalát. Mivel a budapesti látkép szépségének egyik fő magyarázata a budai part kontúrjának mozgalmas és a pesti oldal nyugalmas síkvidéki jellegének egyensúlya, a pesti Cityben nem kívánunk a jelenlegi épületek gerince fölé emelkedő épületeket építeni. Párizs példája is igazolja, hogy az épületek magasságának szigorú konzervációs szabályokkal való korlátozása a metropolisok központjaiban is lehetséges.

Újabb paradoxon, de Budapest jövő városképét a legjobban talán a részben már üzemben levő Metró építkezései alakítják majd, talán annyira, amennyire egy korábbi, ugyancsak nagyszabású mélyépítési munka, a rakodópartok építése formálta Budapest jelenlegi városképét. A Metró-építés kapcsán rendeződött a Baross tér és rendeződik majd a már említett módon a Deák tér és a Felszabadulás tér, és oldódnak meg a város-szerkezet soron következő legfontosabb pontjai: a Calvin tér, a Marx tér, a Batthyány tér és a Déli pályaudvar környéke. A Metró, a HÉV és az elővárosi gyorsvasút olyan hálózatot alkot, amely a

City-t a város bármely pontjáról könnyen elérhetővé teszi, és alapfeltétele a más fejezetben már tárgyalt városrész-központ rendszernek, amely nemcsak a városi élet minőségét viszi a központtól távol eső lakóterületek közé, de kedvező körülményeket kínál a city funkciók kielégítésére. Nagymértékű, költséges bontást nem igénylő, parkolási problémáktól és egyéb költségektől mentes citybővítésre is alkalmas, hiszen az összetartozó, egymással kapcsolatot igénylő funkciók nem távolságban, hanem az elérhetőség idejében mért közelsége a döntő. A Metróval ezek a városközpont részfunkciót is betöltő városrész-központok 12–15 percnyi távolságra kerülnek a Citytől.

Ugyancsak a Metró, pontosabban annak már üzemelő első szakasza teszi lehetővé, hogy (valószínűleg már 1973-tól) a Budapesti Nemzetközi Vásárokat is a Mezőgazdasági Kiállítás nemzetközi vásárok tartására alkalmassá tett területén rendezzék. Ezzel nemcsak a Városliget szabadul fel Budapest közönsége részére, hanem a BNV részére korábban fenntartott Lágymányosi Vásárváros területén is megvalósulhat, majd a Duna-parti Egyetemi Város gondolata. A Műegyetem, a TTK és a Közgazdasági Egyetem itt megvalósítható tan széki épületei mellett, ide épülhetnek az egyetemi sportpályák, kollégiumok, menzák, amelyek a nyári szünidő idején az idegenforgalom részére is felhasználhatók. Ez minden bizonnyal a Belváros különféle funkcióinak a pesti Duna-parton való terjeszkedéséhez ve-

zet majd, aminek következtében főleg az Erzsébet-hídtól a Petőfi-hídig terjedő partszakasz városképi megjelenésében várható kedvező változás.

Budapest most folyó legnagyobb építőtevékenysége (amely dimenzióit tekintve csak a nagyvárossá alakulás lendületének építkezéseivel vethető össze) a tömeges lakásépítési program. Jelenlegi technológiai felkészültségünknek és szervezési képességeinknek megfelelően, e program csak a házgyárak által készített elemekből épített lakótelepek, összefüggő új városrészek formájában valósítható meg. A sűrűn beépített belső városrészek és a régi Kis-Budapest határán létrejött kertvárosgyűrű között sorra épülnek a házgyárak termékeiből összeállított lakótelepek. Az első megjelenését a közvélemény a budai hegyek kilátópontjairól nézve, a városszerkezet öröndetes gazdagodásának érezte. Bizonyos, hogy az új lakótelepek pesti oldalt már teljesen körülfogó gyűrűje, a tömeges lakásépítési program részeként megvalósuló kerületi központ rekonstrukciók, a tervezett városrész-központokkal együtt vizuálisan is új léptékű, nagyszabású, az eddiginél differenciáltabb városszerkezetet fejeznek majd ki. A kezdeti öröm azonban hamarosan aggodalommal alakult. Felmerült a kérdés, nem teszik-e a házgyárak uniformizált épületei túlzottan monotonná a várost?

Lehet, hogy a házgyaras lakás-termelés egyforma épületei a valóságban monotóniához vezetnek, de ez semmiképpen sem lehet



96. ábra. A várost körülövező új lakótelepek már a városkép domináns elemei

szükségszerű. Hiszen a régi parasztfalu, a kisváros és a harmincas években épült budapesti bérházak is lényegében mind egyformák, de azok egyhangúsága miatt sosem panaszkodtunk. Ha azonosak is a panelek, az egész lakást tartalmazó dobozok, sőt nagy részben az épületek is, nehéz elfogadni azt az állítást, hogy a monotonia a nagyvárosban nem kerülhető el. A nagyvárosi élet ugyanis jellegénél fogva sokkal gazdagabb, sokkal változatosabb és mindenestre sokrétűbb, mint a falusi és a kisvárosi. Nem foglalkozunk ezen a helyen azzal az esettel, amikor kapacitáshiány miatt a lakótelepekhez tartozó járulékos léte-

sítmények nem készülnek el időre és a lakók „lukas”, félig kész lakótelepekre kénytelenek beköltözöködni. A kérdés a mi szempontunkból itt elsősorban az, hogy sikerül-e a tervezőnek elérnie, hogy az elkészült „lakótelepek” ne állandó táborhelyekké, alvótelepülésekké, hanem élettel teli városrészekké váljanak, hogy a város különféle funkcionális elemei, a történelmi és természeti fejlődés nyomai ne mosódjanak el, hogy az új városrész eléggé „nyílt” legyen, hogy a változást, a növekedést, sőt az individuális igények kielégítését is lehetővé tegye, hogy aktív kapcsolat jöjjön létre a beépített és a szabad területek, a

lakótelep és a közéjük ékelődő családirházas területek között.

Különösen izgalmas feladattá válnak majd ezért az óbudai városrész felújításának utolsó ütemei, amelyek során a Duna és a budai hegyek közé érkező országos főútvonalak, kirándulóutak és a hídfő körül kialakult régen kiskocsmákkal teli romantikus hangulatú kisvárosból néhány értékes műemléket is tartalmazó „rezervátumot” kell megőrizni, és ahol a 3–4 m mélységből előbukkanó római és középkori romokat kell felhasználni ahhoz, hogy ez a most legfiatalabbnak tűnő, lakótelep-jellegű, de 2000 éves kontinuitásra visszatekintő, szép táji környezet-

ben fekvő városrész kvalitásai kifejezésre jussanak.

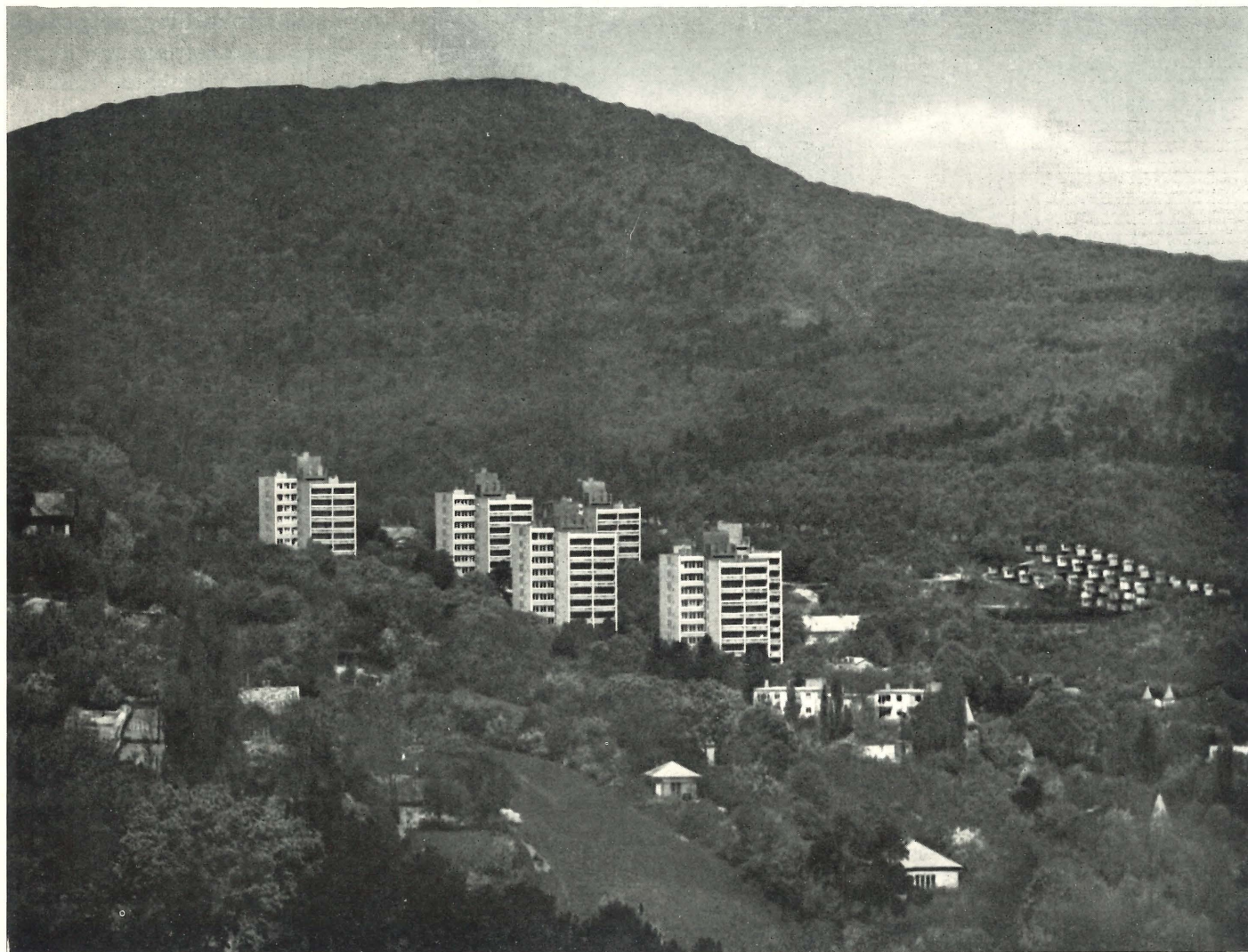
Más jellegű, nem ennyire összetett, de nem kevésbé érdekes tervezési feladat a szemközti új-lipótvárosi, szeles, a Margitszigetre, a budai és a pilisi hegyvidékre megkapó kilátást nyújtó Duna-part most kezdődő beépítése. Akár táji környezetben, akár pedig rekonst-

rukciós területen épülnek az új „házgyári lakótelepek”, a tervező az igen szigorú technológiai és költségkorlátozások ellenére is mindig megtalálhatja azt a megoldást, ami a jövő lakók életét javítja, ugyanakkor a lakótelep vagy városrésznek a város-struktúrában betöltött szerepét vizuálisan is kifejezi. Elgondolásai megvalósítá-

sához azonban nélkülözhetetlen a házgyarak olyan fejlődése, amely az eddiginél rugalmasabb, „nyitottabb” építési lehetőségeket biztosít.

Sokkal több aggodalomra ad okot a „szürke zóna”, amely csaknem minden város legavultabb, legbetegbb része. Budapesten ez a Belváros és az új lakótelepi

97. ábra. Új elemet jelentenek a budai hegyvidéken a lazán elhelyezett, zöld környezetbe ágyazott magas pontházak





98. ábra. A történelmi környezetbe illeszkedő modern épületek a megújuló város díszei lehetnek

gyűrű közötti átmeneti övezet, durván a Nagykörút, a külső Körút és a radiális főútvonalak közé ékeződött VI., VII. és VIII. kerületek szűk utcahálózatába szorult, ipari üzemekkel teletűzdelt, kiskeresetűek által sűrűn lakott terület. Ezek a Belváros és a város legfontosabb intézményei közvetlen szomszédságában levő, a város múltjában fontos szerepet játszó, fizikailag leromlott, „szlömösödő” városrészek rendbehozva, rehabilitálva,

revitalizálhatók lehetnének és akkor a város legvonzóbb, legkorszerűbb lakóterületeivé is válhatnának. A házgyárakkal jelenleg rendelkezésre álló technológiai lehetőségek, beruházási rendszerünk, valamint telekérték-mutatóink egyelőre azonban rendkívül megnehezítik az ilyen rehabilitációt. A teljes rekonstrukció során pedig olyan sok lakást és üzemet kell lebontani, hogy ma alig megmondható, hogy a már megkez-

dett belső józsefvárosi rekonstrukciót milyen ütemben követheti majd a következő.

Egyszerűbbnek tűnik a helyzet az 1950 előtti és a jelenlegi közigazgatási határ közötti, még mindig nagyrészt falusias gyűrűben. Az észak-déli metróvonal építésével is összekapcsolt Újpest, Újpalota és Kispest központjainak, a rövidesen metrókapcsolattal rendelkező csepeli és soroksári HÉV vonalak mentén folyamatban levő csepeli és pesterzsébeti, valamint a többi peremkerületi központok házgyáras rekonstrukciója könnyebben végrehajtható, mint a „szürke zónában” szükséges újjáépítés. Az egyébként többnyire egészséges telekosztású kertvárosi gyűrű többi része pedig általában alkalmas arra, hogy ott a lakosság jövedelmének és a személygépkocsi-állománynak a növekedése, valamint a most épülő házgyáras lakótelepek ellenhatásaként is növekvő kertes családi házak és társasházak iránti igények magánépítkezések formájában kielégíthetők legyenek. Ennek az övezetnek a városképi értéke a lakosság jólétével, életszínvonalával párhuzamosan nő.

A kertvárosiasodási folyamat felgyorsulása leginkább a jelenlegi közigazgatási határon túl okoz majd gondot, ha az emberek gyorsabban költöznek majd ki a városból a környék máris alvó településekké alakult községeibe, mint ahogy azt a városkörnyék abszorbeálni tudja. Ez újabb veszélyt jelent a város páratlanul sokrétű természeti adottságú környékére, ahová a város lakói a városi tömeg-

közlekedés eszközeivel eljuthatnak a vízisportokra, a turisztikára, sielésre alkalmas, tájképi szépségekben, történeti ritkaságokban, sőt vadrezervátumokban és barlangokban is bővelkedő természeti környezetbe. Itt máris alig jóvátehető károkat okoztak az elmúlt években az üdülő- és hétvégi házak részére megfelelő előkészítés nélkül végzett parcellázások, a rosszul tervezett, gyakran szegényesen kivitelezett hétvégi és üdülőház-építkezések, az üdülő, pihenő és kiránduló lakosság ellátására gomba módra szaporodó,

ideiglenes jellegű kereskedelmi létesítmények. Technikai fejlettségünk jelképei: a magasfeszültségű-, földgáz- és olajvezetékek, a víz-, olaj- és gáztartályok, derítők, az útépitések földmunkái, az új ipari és raktározási területek építési tevékenységét is megelőző növényzetirtás, az ipari hulladék és házi szemét elhelyezések is mind arra figyelmeztetnek, hogy az eddiginél sokkal hatásosabb tájvédelmi és általános környezetvédelmi intézkedésekre vanszükség. Csak tervszerű, céltudatos fejlesztéssel érhető el, hogy a közigaz-

gatási határon messze túlnyúló városkörnyék természeti adottságai, Budapest egyre táguló léptéke, a lakosság fokozódó pihenési, üdülési, sőt a növekvő idegenforgalom tényleges igényeinek megfelelően legyenek felhasználhatók, hogy technikai és technológiai fejlődésünk ne tönkretéve, hanem továbbra is kibontakoztatója, alakítója legyen a város tájképi értékeinek. Hiszen Budapest szépsége a múltban is éppen a táj és az emberi kéz alkotásainak egységéből ered.

Budapest és környéke általános rendezési tervét Budapest Főváros Tanácsa VB. Városrendezési és építészeti főosztályának irányításával a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat készítette, Altervező: Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat. Tervezők: Preisich Gábor, Berczik András, Heim Ernő, Mester Árpád, Szücs István, Dr. Beé Zsolt, Gulácsy Béla, Györffy Lajos, Haláchy Loránd, Jancsó Vilmos és munkatársaik.

A közölt részletes városrendezési tervek építésztervezői: Mester Á., Krivátsy Á. (Thälmann utcai lakótelep), Kiss A., Kovács B. (Kelenföldi lakótelep), Mező L. (Óbuda), Mester Á., Tenke T. (Újpalota), Mester Á. (Zuglói), Kovács B., Mező L. (Békásmegyer), Mester Á. (Józsefváros rekonstrukciója), Gáspár T. (Új-lipótváros-i Duna-part), Kovács B., Ropár F., Schömer A., Sándy P., Ürmössy T. (Tündér út környéke), Preisich G., Schwarzuk Á., Szenczi O. (Józsefváros rehabilitációja), Kapsza M., Schall J., Vedres Gy. (belvárosi üzletközpont), Schwarzuk Á. (Újpest központja), Mező L. (Óbuda központja), Iványi L. (Örs vezér tér-i központ), Baráth E., Kovács M. (Pesterzsébet központja), Kovács B. (Rákos-keresztúr központja).

A közlekedési terveket Cs. Ládonyi J. (Albertfalva—Budafok hídfő), Mezey A. (Hungária körút és az M3-as autópálya keresztezése), Lőke G. (Móricz Zsigmond körtér); a közölt épületterveket Pintér B. (Hilton szálló), Finta J. (Duna-parti szállodák), Mészáros Á., Hollai Gy. (Nagyáruház), Iványi L. (hegyvidéki pontházak) készítették.

A fényképeket Czeizing L. (9, 10, 12, 15, 36, 45, 59, 87, 94, 96. ábra);

Domonkos E. FŐMTI (54, 56, 57, 64. ábra; Gopcsa E. (80, 85. ábra);

Orlay Á. BUVÁTI (14, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 43, 44, 89, 97, 98. ábra);

Hanula E. (17. ábra); ifj. Mészáros A. (68, 71, 79, 83, 88. ábra); Bara J. MTI (60. ábra);

Fejes L. MTI (16. ábra); Járay R. MTI (11, 13, 18, 35, 50, 81, 90. ábra);

Lajos Gy. MTI (63. ábra); Mező S. MTI (76. ábra) készítették.

A 27. és 39. ábra fotóit a LAKÓTERV, a 92. ábráét a KÖZTI bocsátotta rendelkezésünkre.

A 42. oldalon közölt rajz Pfannl Egon, a 65. oldalon levő Sipőczy Lajos munkája.

6. ponthoz

Budapest közlekedésfejlesztési terve. Bp. Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóság — Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat, 1968.

Központi Statisztikai Hivatal Budapesti Igazgatósága: A főváros környéki ingavándor-mozgalom problémái és az ingázók közlekedésének helyzete, 1963.

Dr. Ing. Dr. Ing. e. h. F. Lehner: Der öffentliche Nahverkehr im Rahmen der städtischen Generalverkehrspläne. Union Internationale des Transports Publics, 1961.

Gábor Péter (szerk.): Javaslat a MÁV vonalain a város környéki forgalom korszerű lebonyolításához szükséges vasúti járművek kialakítására. Bp. Gépipari Tudományos Egyesület, 1970.

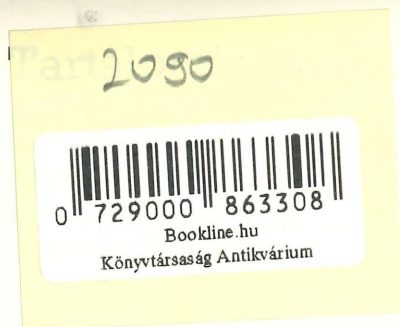
7. ponthoz

Budapest közmű- és mélyépítési távlati terve. Bp. Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat, 1970.

Budapest gázcsőhálózatának távlati terve. Bp. Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat — Fővárosi Gázművek, 1968.

75 éves a Budapesti Elektromos Művek. Bp. Budapesti Elektromos Művek, 1968.

Budapest környék vízellátási és szennyvízelvezetési tanulmányterve, Bp. Vízügyi Tervező Vállalat, 1970.



Előszó	5
1. Budapest nagyvárossá alakulása és az általános rendezési terv jelentősége (Preisich Gábor)	7
2. A budapesti agglomeráció népességének növekedése (Szűcs István)	22
3. A lakásépítés feladatai (Preisich Gábor—Szűcs István)	31
4. A központok rendszere (Preisich Gábor)	48
5. Úthálózat és közúti létesítmények (Györffy Lajos)	63
6. Vasútak, gyorsvasútak, kikötők, repülőterek (Berczik András)	77
7. A közműellátás néhány kérdése (Haláchy Loránd)	87
8. Az ipar fejlesztése és az ipari területek (Preisich Gábor)	100
9. Zöldterületek, üdülőterületek (Gopcsa Ervin)	108
10. Budapest városképe (Polonyi Károly)	121

Műszaki vezető: Hegedűs Ernő — Műszaki szerkesztő: Veress Károly

A borítót tervezte: Sebes János

A könyv formátuma: BN 12 — Ívterjedelem: 15,875 (A5)

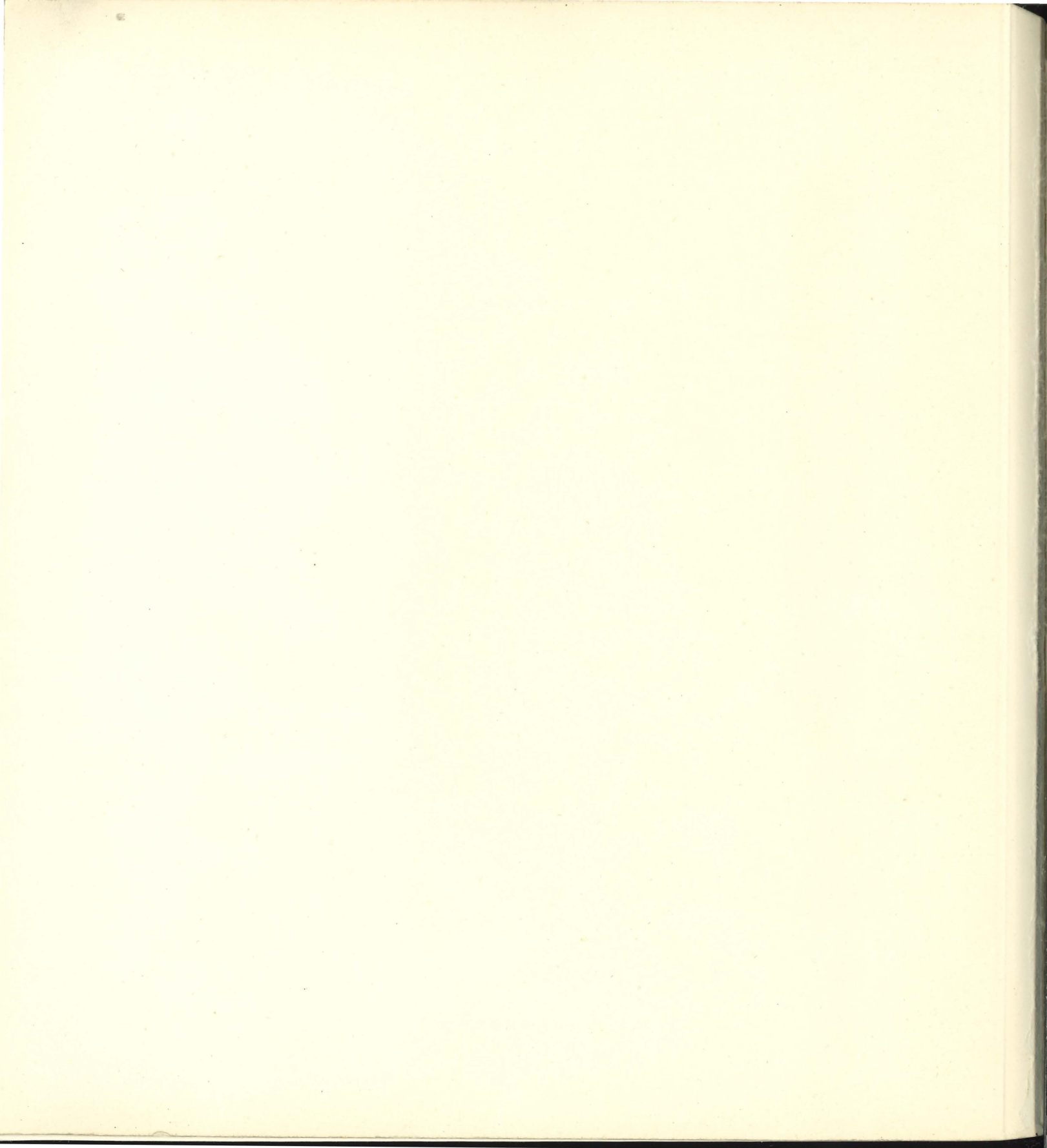
Ábrák száma: 98 — Példányszám: 3000 — Papír minősége: 120 g műnyomó

Betűcsalád és méret: Memphis gr/12

Azonossági szám: 31044 — MŰ: 1801-k-7375

Készült az MSZ 5601 és 5602 szerint

17847 - Révai Nyomda, Budapest V., Vadász u. 16. Felelős: Povárny Jenő



Ara: 29,— Ft